

LA MONUMENTALIDAD COMO REPRESENTACION DE LA IDENTIDAD DE
UNA CIUDAD SIN MEMORIA

VANESSA VILLAMIL CARDONA
ANDRES DIAZ SANCHEZ

UNIVERSIDAD PILOTO DE COLOMBIA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES
PROGRAMA DE ARQUITECTURA
BOGOTA D.C X SEMESTRE-2017

LA MONUMENTALIDAD COMO REPRESENTACION A LA IDENTIDAD DE
UNA CIUDAD SIN MEMORIA

VANESSA VILLAMIL CARDONA

ANDRES DIAZ SANCHEZ

Trabajo de grado para obtener el título de:

Arquitecto

Director: MARIO ARTURO PINILLA

Arquitecto

Asesor urbanismo: DIANA MORA

Arquitecta

Asesor tecnología: CARLOS CARVAJAL

Arquitecto

Seminarista: SARA LUCIANI

Arquitecta

UNIVERSIDAD PILOTO DE COLOMBIA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES
PROGRAMA DE ARQUITECTURA
BOGOTA D.C X SEMESTRE-2017

Nota de Aceptación

DIRECTOR DE PROYECTO

ARQ. MARIO A. PINILLA

JURADO

JURADO

ÍNDICE.

INTRODUCCIÓN	5
CAPITULO 1	
1.1 PROBLEMA	7
1.1.1 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	7
1.1.2 DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA	10
1.2 OBJETIVOS	13
1.2.1 OBJETIVO GENERAL	13
1.2.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS	13
1.3 JUSTIFICACIÓN	14
1.4 MARCO HISTORICO	16
1.5 MARCO TEÓRICO	18
1.6 METODOLOGÍA	24
CAPITULO 2	
2.1 IMPLANTACIÓN.....	25
2.2 ELECCIÓN DEL PREDIO.....	26
2.2.1 FACTORES CLIMÁTICOS.....	30
2.2.2 NORMATIVA.....	30
2.3 PROYECTO.....	31
2.4 PRIMERA MONUMENTALIDAD.....	32
2.4.1 SÓTANO.....	35
2.4.2 ASPECTOS NORMATIVOS Y TECNICOS.....	36
2.5 SEGUNDA MONUMENTALIDAD.....	37
2.6 TERCERA MONUMENTALIDAD	43
2.6.1 PRIMERA PLANTA	49
2.6.2 SEGUNDA PLANTA	50
3 CONCLUSIONES	51
REFERENCIAS	
ANEXOS	

TABLA DE ILUSTRACIONES.

ILUSTRACIÓN 1: Localización Casanare.....	29
ILUSTRACIÓN 2: Localización Yopal.....	29
ILUSTRACIÓN 3: Localización Alcaldía.....	29
ILUSTRACIÓN 4: Localización Parque de la Iguana.....	29
ILUSTRACIÓN 5: Localización del Polideportivo.....	29
ILUSTRACIÓN 6: Conexiones Viales.....	30
ILUSTRACIÓN 7: Ubicación actual del terminal.....	31
ILUSTRACIÓN 8: Equipamientos.....	31
ILUSTRACIÓN 9: Ubicación 1 opción de predio.....	32
ILUSTRACIÓN 10: Ubicación 2 opción de predio.....	32
ILUSTRACIÓN 11: Ubicación 3 opción de predio.....	33
ILUSTRACIÓN 12: Conexión predio con equipamientos.....	34
ILUSTRACIÓN 13: Conexión predio con todos los equipamientos.....	34
ILUSTRACIÓN 14: Intervención de ejes viales y conexiones.....	35
ILUSTRACIÓN 15: Conexión de ejes verdes con los parques.....	36
ILUSTRACIÓN 16: Conexión de equipamientos mediante ejes verdes.....	36
ILUSTRACIÓN 17: Elementos naturales predominantes.....	37
ILUSTRACIÓN 18: Determinantes naturales del predio.....	38
ILUSTRACIÓN 19: Normativa.....	39
ILUSTRACIÓN 20: Factores bioclimáticos.....	40
ILUSTRACIÓN 21: Tres Monumentalidades.....	41
ILUSTRACIÓN 22: Llegada viendo la rotonda.....	42
ILUSTRACIÓN 23: Columnata puerta de ciudad.....	42
ILUSTRACIÓN 24: Visual desde la rotonda.....	42
ILUSTRACIÓN 25: Puerta de ciudad.....	43
ILUSTRACIÓN 26: Llegada a los llanos con la rotonda.....	43
ILUSTRACIÓN 27: Flujos y accesos vehiculares.....	44

ILUSTRACIÓN 28: Flujos vehículos particulares.....	44
ILUSTRACIÓN 29: Flujos de buses.....	44
ILUSTRACIÓN 30: Flujos de taxis.....	45
ILUSTRACIÓN 31: Flujos de servicios complementarios.....	45
ILUSTRACIÓN 32: diferencia de flujos según autores viales.....	45
ILUSTRACIÓN 33: Intervenciones viales para la ciudad.....	46
ILUSTRACIÓN 34: Vista del espacio publico desde la rotonda.....	46
ILUSTRACIÓN 35: Estructura de la rotonda.....	47
ILUSTRACIÓN 36: Juego escalar en la rotonda.....	47
ILUSTRACIÓN 37: Operaciones para el espacio publico.....	48
ILUSTRACIÓN 38: Eje central con remate al proyecto y al pie de monte..	49
ILUSTRACIÓN 39: Espejo de agua en medio del eje central.....	50
ILUSTRACIÓN 40: Reflejo para la creación de la grandeza.....	50
ILUSTRACIÓN 41: Integración de la naturaleza con el proyecto.....	51
ILUSTRACIÓN 42: Espacio público orgánico vinculado a la naturaleza...	51
ILUSTRACIÓN 43: espacio vinculado al proyecto.....	52
ILUSTRACIÓN 44: Galerías abiertas con espacio publico orgánico.....	52
ILUSTRACIÓN 45: operaciones en el espacio publico.....	53
ILUSTRACIÓN 46: Creación de grandeza en la pérgola.....	53
ILUSTRACIÓN 47: División del espacio publico.....	53
ILUSTRACIÓN 48: Operaciones de forma en el volumen.....	54
ILUSTRACIÓN 49: Frontalidad mediante la pérgola.....	55
ILUSTRACIÓN 50: jerarquía de la pérgola en el proyecto.....	55
ILUSTRACIÓN 51: Uso de la madera en la creación de frontalidad.....	56
ILUSTRACIÓN 52: Conceptos de Semper aplicados al proyecto.....	57
ILUSTRACIÓN 53: Frontalidad en las fachadas mas grandes.....	57
ILUSTRACIÓN 54: Piedra, madera y vidrio en la construcción.....	58
ILUSTRACIÓN 55: Juego escalar en la volumetría.....	58
ILUSTRACIÓN 56: proyecto enmarcado por el pie de monte.....	59

ILUSTRACIÓN 57: Llevar la naturaleza al interior del proyecto.....	59
ILUSTRACIÓN 58: Zonificación por pisos según usos.....	60
ILUSTRACIÓN 59: Organigrama del proyecto arquitectónico.....	60
ILUSTRACIÓN 60: Circulaciones en 1 piso.....	60
ILUSTRACIÓN 61: Primer piso amoblado tipo venta.....	61
ILUSTRACIÓN 62: Circulaciones de segundo piso.....	61
ILUSTRACIÓN 63: Segundo piso amoblado tipo venta.....	62
ILUSTRACIÓN 64: Circulaciones en 3 piso.....	62
ILUSTRACIÓN 65: Tercer piso amoblado tipo venta.....	63

RESUMEN

Mediante este trabajo de grado se busca determinar las variables que hacen que una ciudad no tenga una identidad arquitectónica por lo que también carezca de una memoria arquitectónica y como mediante la realización de un proyecto arquitectónico con carácter de monumentalidad puede ayudar a crear esta identidad y así generar una memoria arquitectónica del lugar. Para ello se tendrá en cuenta las diferencias entre los términos monumento, monumental y monumentalidad. Sustentados mediante autores, teniendo como lugar de estudio la ciudad de Yopal, Casanare. En este lugar, se encontraron determinantes para considerarla como una ciudad que carece de identidad, incluso de memoria debido a un factor arquitectónico. El proyecto de grado pretende recuperar estos términos mediante el análisis de la vivienda primitiva de la ciudad y en como esta llegó a perderse en la globalización arquitectónica que llegó a la ciudad; el proyecto arquitectónico a realizar se materializará como un terminal de transporte terrestre categorizado como puerta de ciudad.

PALABRAS CLAVE: Basamento, Grandeza, Identidad arquitectónica, Monumentalidad moderna, Principio de revestimiento.

ABSTRACT

Through this work of degree seeks to determine the variables that make a city does not have an architectural identity so it also lacks an architectural memory and as by carrying out an architectural project with character of monumentality can help create this identity and so Generate an architectural memory of the place. This will take into account the differences between the terms monument, monumental and monumentality. Sustained by authors, having as study place the city of Yopal, Casanare. In this place, determinants were found to consider it as a city that lacks identity, even memory due to an architectural factor. The degree project aims to recover these terms by analyzing the primitive housing of the city and how it got lost in the architectural globalization that came to the city, The architectural project to be realized will materialize as a terrestrial transport terminal categorized as a city gate.

KEY WORDS: Basement, Grandeur, Architectural Identity, Modern Monumentality, Coating Principle.

INTRODUCCIÓN

La arquitectura se ha logrado definir como un arte en relación al espacio, al habitar, a la ciudad y sus habitantes, todo esto en conjunto con su historia y evolución en el tiempo, dando como punto de partida la concepción de esta práctica hasta lo que se conoce hoy en día, en términos generales, la arquitectura se ha establecido gracias a unos elementos ordenadores que traen consigo diversas maneras metodológicas desde la materialización según técnica constructivas o por conceptos que han de resaltar la arquitectura como obra de arte única, y es aquí donde el arquitecto Louis Kahn denomina a la arquitectura como un “sinónimo de monumentalidad enfatizando su relación con la perfección en base a la historia de la construcción empleada en los antiguos monumentos en relación a grandeza, en función principal a la representación de la ciudad en una edificación.” (Cárdenas del Moral, 2016, pág. 75)

En consecuencia con lo anterior, la arquitectura se ha de direccionar desde el punto de vista histórico, evolutivo y simbólico a la monumentalidad, gracias a la función empleada a favor de la sociedad, al lugar y a la edificación, donde surge la primera discusión según las diferentes concepciones de monumentalidad y su relación entre monumento y monumental en donde arquitectos como Louis Kahn, Le Corbusier, Alvar Aalto y Mies Van Der Rohe han de categorizar dichos término; y trae consigo una comparación donde “el monumento se representa y se define como la edificación, lo monumental está dado por la identidad del lugar y la monumentalidad se concentra en el carácter establecido en lo monumental” (Cárdenas del Moral, 2016, págs. 25,29,33) , la concordancia entre estos autores en enfatizar la monumentalidad como la arquitectura comprendida por un carácter con diferentes condiciones formales, pero en una misma representación temporal, es en definitiva el carácter en función a su forma como símbolo de representación de los ideales colectivos.

Para poder entender la correlación de los términos monumento y monumental en función a la monumentalidad, es necesario aclarar uno de los puntos de inflexión en la relación espacio -tiempo según este concepto, donde es imperativo aclarar y enfatizar los elementos que catalogan el carácter de monumentalidad y ajustarlo a una condiciones actuales donde los elementos en relación a la monumentalidad sean acordes al tiempo en el que precede la edificación ,es decir, la interacción a lo que se conoce desde un comienzo como monumento, partiendo desde el Partenón en Grecia, el Coliseo Romano, las pirámides de Egipto— recogiendo de estos monumentos elementos que los caractericen - hasta llegar a lo que se ha construido en una época más reciente como el pabellón de Alemania en Barcelona de Mies Van Der Rohe, el monumento a la resistencia de Aldo Rossi entre otras edificaciones, que ponen en evidencia una conexión a esas características de la monumentalidad del pasado pero sin desligarse al tiempo presente; basándose en los argumentos de los autores

expuestos, el carácter en función de la representación de la monumentalidad y al lugar en donde fueron construidos, se ha de manifestar hoy en día por medio de las técnicas o tecnologías actuales para la construcción de la edificación teniendo una relación con el lugar.

El concepto de monumentalidad se ha de poner en un espacio-tiempo específico donde el termino tiempo se centra en la contemporaneidad y el espacio está regido bajo unas características, donde la necesidad de un elemento arquitectónico que ponga en evidencia los aspectos característicos y simbólicos del lugar, en función a un orden y un reconocimiento del mismo, lleva consigo al diseño de una edificación con base a un carácter de monumentalidad; todo esto se ve contemplado en base a las nuevas ciudades teniendo en cuenta como nuevas aquellas ciudades categorizadas por su tiempo de fundadas con un problema que surge a medida de que exista un auge económico que traiga consigo un crecimiento acelerado y ocasione una pérdida de identidad; la globalización trae consigo la individualización, la necesidad de recrear modelos urbanos diferentes a las tradiciones locales, lo cual genera una no planificación de las ciudades y no se contemplan pautas claras en su tipología urbana que identifiquen el lugar y a sus habitantes, generando una desapropiación y se vea la necesidad de la elaboración de nuevas edificaciones que expresen un ideal colectivo a través de la materialización de la monumentalidad concebida mediante una volumetría arquitectónica que contengan elementos acordes al contexto y a esos ideales colectivos que representen la identidad, recurriendo a la memoria arquitectónica, como herramienta para identificar edificaciones que hayan sido parte del lugar como medida principal para el desarrollo y representación de la misma.

Para ello es necesario entender el impacto que contempla la arquitectura del lugar, para así comprender aquellos elementos que perduran en el tiempo y dan como resultado el reconocimiento de una arquitectura local partiendo de la vivienda primitiva que centra todo el concepto del lugar y de sus habitantes y así poderlo incorporar al carácter y concepto de monumentalidad, gracias a la materialidad, a su forma y su función, todo esto desarrollado por medio de un proyecto arquitectónico que tiene como fin último una edificación que represente la identidad y el ideal colectivo, llevándolo a un contexto existente como lo es la ciudad de Yopal, Casanare, caracterizada por su rápido crecimiento y el alto asentamiento de migrantes lo cual hace que esta una ciudad haya perdido su identidad y gracias a la proyección de una edificación a realizar se pueda generar un sentido de pertenencia de los habitantes del lugar hacia la ciudad y su arquitectura.

El proyecto arquitectónico se va a representar por medio de un terminal de transporte terrestre, con el propósito de aportar principalmente un equipamiento a la ciudad, en segunda medida se ha de plantear como puerta de ciudad gracias a su función para aquellas personas que han de ingresar o partir de la ciudad de Yopal por medio de este servicio de transporte, y al contemplarse como primer vestigio arquitectónico de la ciudad, se centrara en la incorporación de dicho carácter de monumentalidad y generar como fin último la recuperación de la identidad del lugar.

La monumentalidad dentro del proyecto se ha de mostrar por medio de etapas según la experiencia del usuario, centrándose en la primera monumentalidad en base al acceso al proyecto, una segunda monumentalidad, representada por el espacio público conceptualizada por la antesala y espacio de transición al proyecto arquitectónico y una tercera monumentalidad con base al proyecto arquitectónico representado por el terminal de transporte, integrando estos tres espacios se ha de lograr un proyecto vital para la ciudad.

1.1 PROBLEMA

1.1.1 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

Hoy en día algunas ciudades se ven favorecidas por un auge económico un ejemplo de esto lo encontramos en Dubái. lo que ocasiona un crecimiento desaforado y acelerado dando como resultado grandes ciudades que han perdido su identidad arquitectónica por la poca congruencia y relación con las edificaciones representativas del lugar, añadiendo estilos arquitectónicos de otras partes, perdiendo así el reconcomiendo de un sitio del otro, como por ejemplo, la relación de vivienda típica inglesa por fuera de su contexto, en relación a una ciudad suramericana, por eso a cada una de estas ciudades, es necesario entenderlas y establecer unas características con base a la arquitectura que prima en el lugar en relación a su cultura, a sus inicios que suplan esa necesidad de ser reconocida e identificas generando una conexión entre la arquitectura y el lugar.

Entrando en contexto a las ciudades sin identidad arquitectónica, es preciso aclarar el término de identidad dentro del ámbito de la arquitectura, como principal medida la identidad se ha de establecer por varios factores, entre ellos, el sentido de pertenecía que se ha generado en el lugar gracias a algo que los caracteriza en este caso, la edificación, por otro lado esta, el valor que ha de generar para la ciudad y su pauta dentro de la historia, haciendo de esto una manera de contemplar “la identidad por su propio estilo, su sello inigualable que lo hace diferente de un pueblo de otros” (Acosta, 2014). Las ciudades contemporáneas han perdido esa importancia gracias a su crecimiento con poca planificación, perdiendo así el reconocimiento del lugar.

Al entender el término en función de la arquitectura, es necesario enfatizar en la identidad que muchas veces se manifiesta en relación a lo global, es decir “si bien encontrar iglesias con mismos estilos y mismas riquezas arquitectónicas, del mismo periodo y año, edificaciones prehispánicas de la misma cultura en diferentes regiones iguales y un mismo proyecto habitacional para diferentes zonas del país hace en muchas ocasiones confundirnos y perdernos en ella” (Acosta, 2014). Es aquí donde la relación con los sistemas de tradiciones se pierde y se empieza a implementar una arquitectura ajena a la tradición del lugar, por lo tanto, el reto principal es realizar una decantación a los sistemas constructivos ya establecidos ahora en función al lugar, los estilos y riquezas arquitectónicas netamente del lugar.

La construcción de identidad en la actualidad se ha vuelto en muchas ocasiones en una uniformidad impuesta por la globalización, donde “todo ámbito humano contempla la necesidad de un ambiente urbano-arquitectónico en relación a la identidad percibido por las personas, pero con frecuencia la identidad se aprecia esquemáticamente, empleando códigos del pasado” (Cárdenas, 2005). Es aquí donde la búsqueda de la identidad se basa en la memoria colectiva y en una posible interpretación de dichos ideales que requiere una sociedad actual.

Una evidencia de este problema se presenta en la ciudad de Antofagasta puerto del norte en Chile, donde los estudios realizados por el arquitecto Sergio Puebla hacen una observación desde la historia: la llegada de la globalización en relación al gran desarrollo económico de la ciudad, desde la migración de europeos y hasta chinos que hicieron de la ciudad un apogeo cultural de los migrantes y no de los mismos habitantes del lugar, es aquí donde el arquitecto argumenta el mal manejo y planeación de la ciudad, la cual carece de identidad debido al desarraigo de los propios habitantes, manifestando en una entrevista que Antofagasta, “alguna vez tuvo una identidad pero a medida que iba creciendo iba perdiendo la identidad, debido a que era un lugar de paso donde llego mucha gente que no tenía arraigo, la gente llegaba trabajaba y se iba” (Puebla, 2002). Lamentablemente las ciudades que tienen un gran crecimiento económico así mismo tienen un crecimiento urbano desaforado y como consecuencia se genera un desorden en el manejo y el valor de la arquitectura del lugar.

Todos estos aspectos en relación a la falta de identidad se han de manifestar en el lugar de estudio, Yopal Casanare donde se concentran los aspectos relacionados por el Arquitecto Sergio Puebla (2002) en relación al crecimiento de la ciudad de Antofagasta, tales como: El alto índice de población migrante lo que ocasiona la falta de apropiación del lugar siendo solo el “30% de la población nativa del lugar” (DANE, 2005). La alta tasa de asentamiento en la ciudad lo que se manifiesta en un crecimiento acelerado (Gobernación del Casanare, 2010). y la llegada de multinacionales genera un alto índice de empleo con respecto a años anteriores. (Gobernación del Casanare, 2013) y por ende la aparición de la población migrante dicha anteriormente, quienes traen consigo una arquitectura ajena y predominante al lugar pero que no van con la identidad de la ciudad, como la semejanza vista entre el centro comercial la frontera en Medellín, el centro comercial Compostela en Barcelona con el edificio de la gobernación de Casanare, también La vivienda minimalista y la vivienda moderna con la Biblioteca de la Triada y por último la Escuela moderna de ladrillo en estados unidos y la casa Decor en Madrid con el edificio de la Alcaldía, centros comerciales, hoteles y viviendas que responden a una necesidad del sector, sin tener presente el crecimiento planeado de la ciudad y la forma en la que esta ha desarrollado su arquitectura en estrecha relación con la evocación de los ideales comunes de la población local, lo que causa que se convierta en un espacio sin historia y por ende que se vaya perdiendo la identidad del lugar con la que se fundó y creció en sus primeras expansiones.

También se evidencia un desarraigo de la sociedad hacia la ciudad, ya que las ciudades construyen su identidad a partir de una memoria, generando una identidad colectiva representativa de ellas; la monumentalidad toma un papel muy importante, ya que se determina por dar ese sentido de pertenencia en un contexto sin trascendencia, validándose por una influencia ancestral fuerte y “común” que por el alto índice de población migrante aún no se ha podido identificar.

En el caso de las ciudades pequeñas como es la ciudad de Yopal, se originó en el año 1915 pero su crecimiento se dio a partir de 1928, por lo que es una ciudad relativamente nueva comparada con el resto de ciudades del país, y, es donde más adelante se hace evidente un auge comercial en 1990 con el hallazgo del petróleo y la llegada de “las multinacionales donde se responde a unas condicionantes en cuanto a su alto índice de población flotante o población migrante con una totalidad del 85% de la población total ocasionada por la oferta de empleo” (Gobernación del Casanare, 2013) lo que conlleva a un rápido crecimiento sin un patrón arquitectónico base, una falta de planeación, de homogeneidad, y de una continuidad urbana, a causa de este rápido crecimiento se hace más notoria la necesidad de nuevas edificaciones generando un aumento considerable en la construcción de una arquitectura desarraigada, en base a referentes por fuera de dicho patrón y las cuales no estaban reguladas por institución alguna, y es aquí donde se generaron nuevas edificaciones sin tener en cuenta su entorno o en cómo estas iban afectar esa tradición o ideal colectivo de la población, lo que se convirtió en una ciudad de intereses individuales en donde era primordial la función y no la forma o ritmo de sus edificaciones y en ese momento se dejó de pensar en la ciudad como un todo si no se empezó a entender como pequeños fragmentos en los cuales no tienen conexión con el lugar.

De esta forma se evidencia la relación de la vivienda destinada a una necesidad mas no a una configuración dada por la ciudad y las tradiciones contemplando condiciones climáticas, culturales, económicas de la zona y sus habitantes, rompiendo dicha continuidad y dando paso a una vivienda y por ende equipamientos que se proyectan al desarrollo e imitación de infraestructuras de las grandes ciudades, pensando en un apogeo individualista y dejando a un lado las condiciones y proyecciones colectivas que antes se evidenciaban gracias a su cultura arraigada.

Por esta razón, es necesario entender el problema como la necesidad de un elemento ordenador de la ciudad desde la arquitectura, que identifique y establezca una relación con el lugar y sus habitantes por medio de un proyecto arquitectónico con carácter de monumentalidad con el fin de representar esa identidad de ciudad la cual se perdió por la globalización arquitectónica, dándole un significado más allá de lo funcional y así comprender la arquitectura como un medio de representación de un ideal colectivo que incentive el sentido de pertenencia en el lugar.

Para la proyección de un edificio con carácter de monumentalidad es indispensable conocer y tener en cuenta las condiciones de las relaciones e interacciones de los habitantes dentro de la ciudad y la función que va a cumplir la edificación en contexto a esa identidad que se ha de recuperar por medio de elementos arquitectónicos bien sea métodos constructivos, materialidad, entre otros que puedan ser un medio por el cual se puede representar esa identidad del lugar, retomando aspectos históricos o netamente de la zona sin negar las interacciones sociales actuales entendidas como los ideales. Y esto sin hacer que la edificación pierda su valor o esencia y se convierta en la solución de una necesidad.

1.1.2 DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA

Al momento de contextualizar y entender la ciudad sin memoria traduciendo esta como la falta de identidad, una de las formas para abordar el problema es por medio de la monumentalidad, entendiendo esta como la incorporación de elementos que dan un carácter a la edificación según los autores mencionados anteriormente, entre ellos está la grandeza, la naturaleza, la materialidad, la forma, y la función básicamente enfatizando en aspectos claves para poder garantizar la concepción de la monumentalidad dentro del proyecto. Muchas edificaciones cuentan con una esencia particular generando identidad y arraigo a esa memoria histórica del lugar, desde su impacto a causa de su imagen hasta una coherencia interna de espacios y conceptos, pero llevando siempre el objetivo de esas ciudades a ser identificadas a través de su arquitectura siendo esta propia de cada lugar en donde se ubican.

Para lograr plasmar el concepto de la monumentalidad dentro de un proyecto arquitectónico, es necesario la aplicación del término de contemporaneidad dentro de los nuevos estilos arquitectónicos donde se deja atrás el ornamento, surge el minimalismo arquitectónico, surgen nuevas tendencias tecnológicas pero, sin dejar a un lado la idea clásica es decir los principios del documento como el basamento, la verticalidad, el remate que precede dentro del tema en cuestión; todo esto consecuencia de la frágil franja entre un nuevo proyecto arquitectónico a uno contemplando conceptos clásicos en un entorno moderno.

Es decir, para lograr manifestar la identidad, se ha de requerir una edificación con una función en base a una necesidad de la población, en este caso es mediante el encargo de una terminal de transporte que se realizara como puerta de ciudad, a nivel del concepto de monumentalidad se ha de establecer por medio de la materialidad en base a la riqueza de los materiales propios de la zona y de su contexto inmediato y el estilo arquitectónico que se relacione con la zona de estudio, y por último la posible manifestación de un monumento que puede o no ser en relación a la perpetuidad en el tiempo.

Por estas razones, se pretende mediante un proyecto arquitectónico empezar a recuperar la identidad en las edificaciones públicas que se construyan en el lugar y esto mediante unas operaciones de diseño que van en relación a unas condicionantes de monumentalidad en directa relación con el desarrollo e implementación de elementos arquitectónicos tradicionales que den como fin último la identidad del lugar requerida por ese ideal colectivo en una ciudad sin identidad como es La Ciudad de Yopal.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1. OBJETIVO GENERAL.

Diseñar un proyecto arquitectónico enfatizado en un terminal de transporte terrestre con carácter de monumentalidad en relación a la ciudad de Yopal, en representación de los ideales de la sociedad y la evocación de estos mismos hacia una identidad arquitectónica.

1.2.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS.

- Establecer relaciones espaciales y de materialidad para el diseño según lo determinado en la reconstrucción histórica del lugar a través del tiempo para la apropiación de la edificación.
- Establecer los principios de la monumentalidad en relación a una edificación arquitectónica para representar la identidad de la ciudad.
- Establecer la relación de la monumentalidad y la actividad definiendo esta última como un Terminal de Transporte Terrestre.

1.3 JUSTIFICACIÓN

La arquitectura en los últimos tiempos ha logrado tener una evolución y una transformación en relación a la idea de monumentalidad, a causa de que el “hombre moderno desprecia los símbolos heredados en un intento de construir el futuro” (Silva, 2015, pág. 174). Es aquí donde las ciudades actuales tienen en común una arquitectura basada en el practicismo, a causa del manejo de nuevas tecnologías en función a una rápida y eficaz construcción basadas en referencias culturales distintas a las del lugar donde se habita, perdiendo la identidad de una cultura arraigada y exteriorizada en sus construcciones, por lo tanto se empieza a establecer una necesidad de la arquitectura para volver a representar esos ideales perdidos y generar una apropiación del lugar.

Toda ciudad requiere de un elemento icónico que simbolice los ideales del lugar y tenga como función principal la apropiación del mismo, si bien “aunque se hable de que la arquitectura de hoy no puede ser monumental” (Silva, 2015, pág. 180). La pérdida del ideal común se manifiesta por la incapacidad de realizar edificios con carácter monumental por el individualismo en función al practicismo, y es aquí donde la “humanización de la ciudad” (Silva, 2015, pág. 180). Establece una relación directa entre los habitantes y la arquitectura en función de la necesidad de un monumento social. Y es aquí donde Lewis Mumford reclama “la necesidad de una nueva monumentalidad que sea capaz de adaptarse a la perpetua renovación, por medio del simbolismo arquitectónico perdido” (Silva, 2015, pág. 184).

Revisando otra fuente como los nueve puntos sobre la monumentalidad según Josep Lluís Sert, Fernand Léger y Sigfried Giedion, “donde se pretende mantener una línea conservadora con el lenguaje histórico pero libre sin rígidas ataduras a principios estilísticos, buscando un equilibrio armónico entre pasado y presente” (Cachorro, 2015, pág. 197) y es aquí como “los monumentos se representan según los nueve puntos sobre monumentalidad” (Cachorro, 2015, pág. 199) el cómo los monumentos se vuelven expresión de las altas necesidades culturales del hombre actual que en este caso es la recuperación de la identidad y se puede ver reflejada en las nuevas ciudades con el propósito y necesidad de expresar la arquitectura o ideales de la época, para estos autores se entiende que la monumentalidad se rige por el tiempo, pero más allá aun, con los nueve puntos se establece los monumentos como hitos para el hombre donde se vuelve un punto de referencia para aquel que se dirige al lugar, aunque estos autores manifiesten estos puntos clave, también tiene como consecuencia que la única forma de realizar un edificio de esa índole es necesario tener una cultura unificada, pero la necesidad de una monumentalidad para poder identificar el lugar, se basa no solo en una sociedad sino en toda ciudad que a pesar de ser consumida por el auge económico requiere de algo propio.

Otro punto a mencionar es “la nueva etapa de la evolución” (Cachorro, 2015, pág. 200) donde se establece una vida colectiva totalmente diferente y que después de la postguerra se ve evidenciado el descuido del mismo y por último “la disposición de materiales modernos y nuevas posibilidades técnicas” (Cachorro, 2015, pág. 200), donde logra hacer de la arquitectura monumental nuevamente su esencia.

La realización de los edificios destinados a una apropiación social y vida comunal buscan algo más que una mera satisfacción funcional, y surge una fuerza colectiva por la necesidad de representación de las necesidades e ideales por medio de los símbolos y es en ese momento es donde el monumento toma un papel primordial en función de volver a establecer esa apropiación de lugar.

“Cada periodo tiene la necesidad de crear monumentos que, conforme a las palabras, evoca algo que se ha de transmitir a las generaciones siguientes” (Giedon, 1997, pág. 166), la época actual se remonta a esa necesidad, a causa de que en este momento suele proseguir las costumbres del último siglo y por ende el monumento debe representar más que una edificación con ciertas características, sino que se convierte en un elemento de presentación de todos sus habitantes y en función para el mismo.

Es necesario aclarar que existe una necesidad innata por la representación simbólica de cada ciudad, lo cual es aún más necesaria en una ciudad donde su identidad ha sido arrebatada por las condiciones modernas de la globalización, contemplando elementos que sean de total tradición y volverlos emblemáticos para la concepción del carácter de monumentalidad en una edificación y tener el propósito de representar el lugar y su población recuperando su identidad.

En el caso del terminal de transporte representado como la puerta de ciudad siendo esta como la primera y última interacción con un equipamiento en el cual se supla las necesidades de transporte de la ciudad, para entender como la edificación se vuelve un elemento de monumentalidad en Yopal se deberá apreciar las visuales, la conectividad de este con la ciudad, su memoria a través de la materialidad del lugar aplicada en su imagen y en su interior.

1.4 MARCO HISTORICO

Los antecedentes que dieron origen a la ciudad gracias a una conexión vial que es importante para la ciudad se da en el año 1915 en donde se origina un cruce de caminos siendo una posada ganadera obligatoria para la zona. (Casanare, s.f.) y de allí se empezó a desprender una serie de eventos que fueron dando crecimiento a la ciudad, pero siempre teniendo en cuenta la gran cantidad de población flotante que solo estaba de paso por el lugar.

Entre ellas se destaca la importancia de la vía marginal de la selva la cual dio paso a que mucho de los comerciantes agrícolas de la zona por la comodidad del paso de un departamento a otro; a causa de esta actividad comercial se empezaron a asentar en ese sector y empezó a tomar importancia entre los principales ganaderos de la zona.

En el año 1928 se originó el asentamiento de la primera comunidad y se construyeron seis casas en este cruce de caminos, (Salamanca, 2009) se ubican casas en moriche típicas donde la idea de la vivienda es concebida entre la relación del hombre, la actividad, la cultura, la materialidad de la zona, dando consigo dos viviendas típicas llaneras la primera de ellas es la maloca, siendo esta un espacio sagrado donde el espacio se hacía para rituales, juntas culturales y demás actividades comunales. En su parte estructural las columnas y vigas representan el esqueleto, lo amarres siendo las venas, siendo la palma real utilizada en cubierta la piel denotando la construcción en torno a la vida social y familiar, siempre teniendo en cuenta la religiosidad en donde la casa representa la mujer de sabiduría o casa del universo. Y la segunda vivienda típica llanera es el Caney la vivienda del llano, siendo diferenciada la construcción de esta según la actividad del usuario por la configuración de un solo espacio y otras ya configuradas por habitaciones donde las divisiones y puertas se encuentran entre los materiales de palma, madera y bejuco siendo estos parte del soporte y la estabilidad de la vivienda, dentro de la vivienda primitiva llanera se encuentra el análisis realizado por el arquitecto Gottfried Semper donde se demuestra el principio de la arquitectura por medio del revestimiento, todo esto como base de la reinterpretación de la vivienda típica.

Cada una de las viviendas típicas cuentan con unas características esenciales para el desarrollo de una arquitectura formal, entre ellos está el termino textil en base a la construcción de un entretejido que protege un espacio interior del exterior; la cerámica se desenvuelve por medio de elementos maleables que protegen de la misma manera que el textil; lo tectónico como elemento vertical que da soporte y permeabilidad y por último lo estereotómico como elemento horizontal que da soporte. A partir del surgimiento de la ciudad se empieza a destacar una identidad arquitectónica con base a la vivienda típica, pero a medida que a la ciudad fue llegando la globalización el concepto de identidad se fue perdiendo, pero con la necesidad de recuperar dicha identidad se empiezan a

buscar referentes dando paso a arquitectos como Semper quien retoma los aspectos más importantes de la construcción de la vivienda

En este año se destaca un crecimiento favorable para el sector, y más aún la formación de la vivienda típica de la zona supliendo las necesidades del comerciante, pero teniendo en cuenta el estilo basándose en los materiales del sector y más aún su relación con las viviendas ancestrales de la zona, retornando a los métodos constructivos simples, pero a la vez pensando en el confort generado internamente.

“En 1932 se funda la primera escuela y en 1936 pasa a ser corregimiento motivó a sus habitantes para que aspiraran a darle el rango de municipio, para 1942 la asamblea de Boyacá declaró a Yopal como cabecera municipal”, (Salamanca, 2009) este rápido crecimiento y la acelerada construcción de nuevas viviendas por parte de los nuevos habitantes que llegaban a la zona de diferentes partes del país gracias al proceso industrial y fenómenos de la violencia que incentivaron la dinámica migratoria del campo a la ciudad alteraron las condiciones de vida de las grandes ciudades, del mismo modo centros urbanos de menor tamaño, como aquellas cercanas a Yopal, Tunja y Sogamoso, se convierten en atractivos de los inmigrantes de la región, dada su tradición histórica, pero aun así a partir de las migraciones, el desarrollo de la industria y la violencia fue el comienzo de la pérdida de la identidad social y arquitectónica.

Con el transcurso del tiempo se ve a Yopal como una ciudad con un fuerte comercio y por lo tanto se genera una necesidad rápida de evolución que deja a un lado la identidad contenida en las viviendas de los pasados comerciantes; ahora con la migración de más de uno, se desprende esa necesidad de la continuidad de la vivienda antigua dejando atrás la tipología dada por unas condiciones culturales arraigadas y se despliega una vivienda basada en la necesidad individual.

“En 1991 Casanare se constituye como nuevo departamento y Yopal como su capital, después de este año y con el boom del petróleo” (Salamanca, 2009) y la llegada de las grandes multinacionales que venían a esas explotaciones se aumentó la población flotante en la ciudad, a partir del descubrimiento del oro negro y el auge comercial se evidencia dicha pérdida de identidad anunciada anteriormente, al ser interpretado Yopal como un lugar de paso para aquellos que trabajan en las multinacionales, entre ellos los habitantes residentes en la ciudad velan por una oportunidad económica, la cual se muestra el desarrollo de la construcción de hoteles, viviendas y de sectores colectivos en función y en necesidad de la población flotante.

Es a partir de este año donde la pérdida de identidad se otorga a las condiciones de una ciudad de paso en función a unas actividades netamente económicas, despojándolas de su enfoque cultural y de la apropiación del mismo, refugiándose en las edificaciones modernas en contra de toda tradición local, y es aquí donde se ha de generar una edificación monumental que responda con los principios arquitectónicos expuestos anteriormente, como la grandeza y los elementos históricos junto al concepto vernáculo como lo es la vivienda primitiva que da como principal función un reflejo de la identidad del lugar basándose, en la concepción del material y de su actividad cultural arraigada en el lugar, y que hoy en día se ha perdido a causa del desarrollo acelerado; dando como inicio al progreso de una edificación que identifique la ciudad.

1.5 MARCO TEÓRICO.

Existe una discusión abordada por dos autores frente al concepto de la monumentalidad en el primero de ellos, Silva, habla de las características netas de la edificación para considerarse una monumentalidad exponiendo las posturas de arquitectos del movimiento moderno como Mies Van de Rohe, Le Corbusier, Louis Kahn, Aldo Rossi y Alvar Alto, mientras, el segundo autor, Cárdenas expone la definición del tema en relación con las actividades que preceden alrededor del edificio y que influyen en la creación de una monumentalidad.

La idea de monumentalidad según Silva, ha buscado entenderse desde sus inicios como orden, grandeza y jerarquía; un símbolo caracterizado por los ideales de la sociedad que los rige, un elemento trascendental y así mismo se contempla en relación directa con el espíritu (Silva, 2015); aquí el hombre aparte de buscar ese elemento que lo identifique y lo caracterice; es necesario entender que se contempla una relación directa con la sociedad y es netamente trascendental, pero para ello el tiempo ha de cumplir su labor, en base al termino de monumentalidad y la concepción de un estilo arquitectónico contemporánea, Los monumentos antiguos caducaron y ahora es necesario entenderlo desde una arquitectura y época distinta en el cual no se piensa solo en el presente sino también en el futuro

Según esta afirmación, autores como “Le Corbusier, ha rescatado esa idea clásica referente a la monumentalidad, donde se distingue su grandeza, su juego escalar, y una elaborada frontalidad” (Silva, 2015, pág. 184), dando protagonismo a elementos ordenadores del edificio, pero aunque para arquitectos como le Corbusier, la monumentalidad tiene un carácter definido basándose en su forma, para referenciar un edificio bajo el termino de monumentalidad, es necesario llevar esos elementos de grandeza y juego escalar a una condición no tanto formal sino simbólica dentro de la edificación.

Para otros arquitectos como Mies Van Der Rohe, “se representa una condición similar al entender la voluntad de una época traducida al espacio” (Silva, 2015, pág. 186) donde se refleja esa intención clásica expuesta anteriormente, pero con un valor agregado, al involucrar una intención de perfección en base a la simetría y orden de la edificación, todo esto al ser congruente a una monumentalidad heredada, aclarando que, aunque se habla de conceptos heredados no se puede replicar de manera literal.

Aunque se define la aparición de la historia dentro de la monumentalidad como un referente para su culminación, para otros como el sociólogo Lewis Mumford, “se declara una muerte del monumento en el siglo XIX a causa de una inmovilidad histórica presente hoy en día, pero aun así se reclama una necesidad de una nueva monumentalidad capaz de adaptarse a la perpetua renovación” (Silva, 2015, pág. 187). Se manifiesta una contraposición al desarrollo de una edificio con carácter de monumentalidad, pero así mismo se ha de requerir en una sociedad actual y para las generaciones futuras, a causa de

que toda sociedad solicita un elemento ordenador que logre establecer un vínculo con el lugar.

Por consiguiente, “La monumentalidad es necesaria y es requerida en la ciudad, aunque es difícil de representar, pero para el arquitecto Louis Kahn rescata aspectos de perfección estructural, y claridad volumétrica, que dependen inevitablemente del tiempo” (Silva, 2015, pág. 188) y de cómo el tiempo se centra en la obra misma, simbolizando los ideales actuales logrando ese vínculo dicho anteriormente y definiendo la monumentalidad como un elemento de grandeza, que como su nombre lo indica, para el arquitecto Kahn, se basa no solo en su magnitud, sino también en la representación de los grandes espacios internos, aberturas en relación a la luz, y otras relaciones simbolizadas en base al concepto de grandeza.

Como complemento, para el arquitecto Alvar Aalto, “la cuestión no involucra el tamaño del edificio, ni de la manera en que su forma se relaciona con una comunidad o ciudad, es en relación al hombre, y el lugar donde el hombre desarrolla su vida” (Silva, 2015, pág. 189), estando acorde con la comunidad actual referente al individualismo, la necesidad de la relación del hombre y el lugar, hace de este el punto de partida, para respaldar la necesidad de recuperar una identidad de una ciudad con el propósito de no solo ser un modelo de representación sino un modelo de apropiación.

Para los arquitectos Josep Lluís Sert, Sigfried Giedion y para el artista Fernand Leguer la necesidad, entendiendo esta ,como el requerimiento de las ciudades de conceptualizar los elementos clásicos en la monumentalidad es primordial , pero al momento de relacionarlo en una ciudad según Mumford, “con una inmovilidad histórica, se hace recurrente la necesidad la presentación de un ideal actual, pero sin negar su pasado” (Giedon, 1997, pág. 171), es aquí donde no hay que negar la relación entre la arquitectura y la sociedad dicha por Sert, Leguer y Giedion por medio de la definición de un “monumento en relación a un hito como forma de recrear símbolos de su actos, y un legado para las generaciones futuras, donde represente la vida social y que se ofrezca más de un mero cumplimiento funcional; destacando así la posibilidad de resaltar una conciencia o cultura unificada a causa de que se está desvalorizando la monumentalidad, a causa de la decadencia y el empleo indebido de la monumentalidad- motivo principal por el cual los arquitectos desconfían de los monumentos.” (Giedon, 1997, pág. 169) que trae consigo unas pautas claras para la materialización de conceptos dentro de un contexto actual, como la utilización de hito como elemento de referencia, y representación del lugar, pero sin la necesidad de resaltar la condición de una sociedad unificada, ya que el ideal que se hablaba anteriormente, se centra en rescatar lo perdido, en este caso la identidad arquitectónica, en base al lugar y lo que algún día fue autóctono y representativo.

Entendiendo en resumen que antes los monumentos se hacían con base a un suceso referente pero , para lograr una monumentalidad hoy en día se tiene que pensar en una construcción que perdure y ponga en evidencia uno de los ideales actuales de las nuevas ciudades, todo esto en función de recuperar una identidad, sin depender de un suceso importante que ha de destacar en la historia del lugar, dejando a un lado la importancia de

un acontecimiento y preocupándonos de la necesidad de recuperar un elemento que pueda identificar al lugar y que perdure.

La idea central de la discusión de Silva se basa en la posibilidad de la construcción de una monumentalidad moderna y los conceptos requeridos para la culminación de la misma, es decir, el juego escalar, la grandeza, la naturaleza y el hombre que se han de centrar principalmente en la representación de los ideales de la sociedad actual, en la cual se concentrara en la recuperación de la identidad perdida de las nuevas ciudades.

Teniendo en cuenta las posturas frente a la edificación, según Silva y el autor Cárdenas, se entiende más por su contexto y la relación con la edificación por eso es necesario entender que en ocasiones se ha de confundir los significados entre monumento, monumental y monumentalidad, se debe entender el monumento como “el sentido más antiguo y primigenio, se entiende una obra realizada por la mano humana y creada con el fin específico de mantener hazañas o destinos” (Riegl, 1987, pág. 23). Es aquí donde habla precisamente de la edificación y su significado literal, mientras que el termino de “Lo monumental en arquitectura tiene relación con los legados construidos por civilizaciones antiguas, ocupan en el imaginario colectivo el lugar de construcciones representativas de la humanidad.” (Cárdenas, 2016, Pág. 51) en este caso concluyendo el termino se basa en el acontecimiento del pasado o referencia histórica, y queda por último el termino de Monumentalidad como:

“Algo que no se limita a los aspectos tangibles de los objetos, sino que toma cualidades de expresión duradera, considerada aquí como valores objetivos- evocando la grandeza mas no el gigantismo textual y debería ser memorable por sutil y elegante alejada de la copia fiel de formas caducadas.” (Cárdenas, 2016, Pág. 69)

Un ejemplo claro en la presentación de los términos es el caso del Arco del Triunfo, Paris, Francia. donde el monumento se centra (como su nombre lo indica) en el arco, en lo monumental, se conmemorar un momento de la historia y por último la monumentalidad que se centra principalmente en la esencia de la edificación, en el caso del arco del triunfo es el sinónimo de victoria.

Para ello es necesario aclarar que la monumentalidad es la esencia misma del monumento y junto con él, una serie de elementos que ayudan a manifestar o a representar esa esencia; todo esto con el propósito de suplir una necesidad de las ciudades nuevas por ser identificadas, traduciendo eso a los ideales colectivos del lugar, en la idea de recuperar una identidad por medio de elementos que sea autóctonos de la zona.

Al hablar de monumentalidad en función a una representación de un ideal colectivo en la modernidad, haciendo referencia a las ciudades nuevas; toma un papel formal en representación de los ideales, para no quedar reducida a una edificación con base a una imitación; el concepto de monumento persiste, modificando lo que simboliza y trayendo consigo el nuevo carácter de monumentalidad que aunque exista una conexión con el pasado “Giedion trata de la estrecha relación con una nueva generación de arquitectos que entienden el pasado no como una referencia cultural sino que revela cómo se

construyeron” (Cárdenas, 2016, Pág. 171) mantiene con pocas variaciones frente a lo clásico teniendo en cuenta las propiedades constructivas formales de la arquitectura clásica por medio de la esbeltez, simplicidad y estabilidad, eliminando la influencia estética del siglo pasado y reemplazando los símbolos.

El carácter de monumentalidad se centra en la condición de la forma y la función, como se ha dicho anteriormente, en cuestión de los ideales colectivos actuales, donde algunos autores mencionados como Giedion, hace referencia a la representación de dicho termino teniendo una validación y posible materialización en una edificación, mientras que para otros, como es el caso de Mumford, se contemplan como elementos más complejos sin la posibilidad de poder representar esa monumentalidad hoy en día. Es por eso que se hace referencia en determinar y definir el concepto de la monumentalidad moderna y la posible representación en función a unas condiciones espacio-temporales, que dan como fin la determinación del carácter monumental frente a las ciudades nuevas, que, en este caso, a causa de la globalización se han desarrollado hasta tal punto de perder su identidad arquitectónica.

Lo que conlleva a reformular la concepción arquitectónica de la función de la edificación a términos actuales, sociales, técnicos y estéticos, respaldando y tomando conciencia de la condición que establece Giedion donde” aborda la monumentalidad como un valor creado” (Cárdenas, 2016, Pág. 161) y para materializarlo dentro de una ciudad actual donde su relación con su arquitectura local es casi nula , se empieza a suplir la necesidad a partir de la creación de una monumentalidad retomando como para “Ginzburg, es un asunto periférico y se desarrolla de manera conceptual con referencia compositiva a la historia de la arquitectura” (Cárdenas, 2016, Pág. 87) entendiendo esto como un referente en relación al desarrollo de una construcción de identidad como el ideal colectivo de las ciudades nuevas.

El querer expresar en la arquitectura los ideales de la época actual, se vuelve inminente, y así no descontextualizarse con el lugar, a causa de que las ciudades consumidas por la globalización no han podido desarrollarse de forma en la cual se genera una apropiación de las edificaciones y de su entorno.

La contemplación de los monumentos se da con base a una condición de tradición, pero en la actualidad la concepción de dichos monumentos se ve en el carácter como edificación mas no el significado y por ende no obedece a los ideales de la sociedad en la que se establece; es comprensible que:

“los monumentos modernos han replanteado los símbolos a causa de los nuevos movimientos y eliminado la influencia estética del siglo pasado, comprendiendo esto como: los ornamentos representativos de las iglesias góticas, o de las columnas características de la época romana, entre otros, se han catalogado como elementos atribuidos a lo clásico pero sin dejar a un lado ese carácter monumental dada por la grandeza , en cuanto a su función y su imagen dentro de la misma edificación.” (Cachorro, 2015)

No todos estos aspectos en relación a la grandeza, a su función y su imagen hacen que una edificación tenga un carácter de monumentalidad ya que para Curtis Wiliam“ no todos los monumentos poseen monumentalidad y muchos objetos diferentes a los monumentos pueden poseer monumentalidad” (Cárdenas, 2016, Pág. 69) y es donde la búsqueda de esa recuperación de una identidad, se basa no solo en esos elementos de composición mencionados anteriormente, sino en cómo emplearlos de manera que se crea una imagen propia , en este caso de la ciudad.

Se habla de conceptos de la arquitectura clásica en la monumentalidad, en las cuales no se puede exponer de manera exacta a otros monumentos del pasado, sino manteniendo su concepto de monumentalidad sin llegar a involucrar elementos de la arquitectura por fuera de la época actual, teniendo otra postura donde se vuelve evidente la manifestación de la “ falsa monumentalidad en aquellas edificaciones cuya representación pública resulta incongruente para las creencias y exigencias del momento” (Cárdenas, 2016, Pág. 33) y es cuando aparece una línea muy delgada en la materialización del concepto de monumentalidad, que es representativo dentro de un monumento, mas no la implementación de elementos textuales del monumento como el ornamento en las columnas, las escalinatas de gran tamaño, la decoración de los dinteles haciendo énfasis a una determinada época, es decir, rescatar los conceptos mas no los elementos característicos del monumento histórico.

Para esto es preciso entender que “la monumentalidad del pasado no es duplicable pero su inspiración de grandeza si lo es” (Cárdenas, 2016, Pág. 147). La esencia toma un papel importante en el significado de grandeza, lo que para este proyecto se refiere, es la relación entre la función, en la representación de una identidad perdida y el impacto de la edificación en relación a su entorno.

Entendiendo la esencia de la monumentalidad en relación a un referente histórico de la arquitectura en este caso, para la recuperación de una identidad, se establece por medio de una conexión que involucra las primeras viviendas dada por la cabaña primitiva expuesta por Gottfried Semper, que expone el principio de toda arquitectura y los conceptos básicos para la realización de la misma, entre ellas la

“configuración de lo textil haciendo referencia a los materiales fuertes, resistentes a la tensión y que son flexibles, en otro de los conceptos esta la cerámica como una substancia blanda o maleable que se endurecen al aire libre o a fuego, la tectónica representada como el armazón estructural, y por último el elemento estereotómico entendiendo esta como un agregado en sentido vertical en función a la comprensión” (Semper, 2013, pág. 30).

Ya que, sin identidad ni referente arquitectónico característico del lugar, se remite al estudio de las primeras viviendas que tiene como objetivo, retomar aspectos de gran importancia que hacen de la vivienda primitiva el inicio de una arquitectura formal.

Teniendo en cuenta lo que representa para Semper la relación de lo textil, la cerámica, los elementos estereotómicos y tectónicos como la base de la arquitectura, se relaciona estos aspectos junto con el concepto mismo de la monumentalidad para resaltar la

identidad del lugar, tomando en cuenta que el lugar de intervención, desde su inicio como ciudad, se reflejaba elementos vernáculos atados a la vivienda primitiva de Semper.

Para el autor Cárdenas, se ha de manifestar la definición de la monumentalidad en la arquitectura, como un concepto más certero, en relación al carácter o esencia que ha de requerir la edificación, en resumen, la edificación no solo cumple unos aspectos estéticos y funcionales, sino también unas determinantes que categorizan al edificio como único y simbólico de la ciudad de hoy en día, en la cual se relaciona su contexto, como son las ciudades nuevas, su historia, en donde se ha de identificar los aspectos relevantes en la arquitectura del lugar y la intención con la cual se ha de crear la edificación, en este caso es la recuperación de un elemento simbólico del lugar.

En relación de los autores y la discusión de como se ha de representar la monumentalidad en la época moderna, se centra en como esta se puede de manifestar hoy en día, teniendo énfasis tanto en la edificación como en la dependencia con su contexto.

En conclusión, se entiende el vínculo establecido por las condiciones y repercusiones de la realización de una monumentalidad en una época contemporánea , al relacionar conceptos en los cuales se han de centrar para realizar un monumento, mas no en los estilos arquitectónicos correspondientes a otras épocas, pero sin desligar el componente histórico en representación de la tradición, en este caso la identidad está dada por medio de la historia de la arquitectura en combinación con la grandeza, el hombre con el lugar entre otros, con el propósito de representar una edificación monumental en función la concepto de monumentalidad, en cuanto a los ideales expuestos por las sociedad se contemplan por la necesidad del mismo monumento y la función dada por el mismo edificio en relación a la ciudad. De esta forma se puede materializar una monumentalidad contemporánea que evoque los ideales colectivos de una sociedad teniendo un vínculo con las actividades que el hombre desarrolla a su alrededor.

Al tener en cuenta la relación de la monumentalidad y su principio histórico en la arquitectura, lo precede la función, ya que es clave para el concepto de la edificación, en este caso es un terminal de transporte terrestre, donde la idea de representar un edificio como una puerta de ciudad en relación al ingreso y salida de usuarios, se convierte en la primera y última edificación con el cual se interactúa ,por lo tanto es importante resaltar este concepto dentro de la misma monumentalidad para estar a la mano con la esencia misma de lograr recuperar una identidad del lugar al tener una primera y una última impresión del monumento.

Al ser un requerimiento de la ciudad, hace de este un punto importante para el desarrollo del lugar, junto con la relación de este con los otros equipamientos, respondiendo a una necesidad; otro de los factores importantes que se han de destacar en la terminal de transporte, es el reconocimiento del lugar en función a las visuales, el espacio público, al contribuir no solo a espacios aptos para la ciudad sino también cumple la función de amplitud y antesala al proyecto arquitectónico, este volumen cumple con la función y así mismo se resaltan elementos representativos como el acceso, la centralidad, simetría, la escala y la grandeza que son característicos de la monumentalidad junto a una frontalidad con base a la materialidad, y a un juego importante entre elementos tectónicos y estereotómicos, con el propósito de recuperar elementos importantes de la arquitectura del lugar.

1.6 METODOLOGÍA

La razón de realizar un proyecto que tenga un carácter de monumentalidad para así llegar a generar una identidad en el lugar, se ve expuesta por diferentes elementos y métodos, entendiendo el primer método como la interpretación de la identidad por medio del análisis de la vivienda primitiva expuesta por Gottfried Semper en la cual acoge unos elementos como lo textil, la cerámica, tectónico y estereotómico; un segundo método sería la construcción de una monumentalidad por medio de conceptos tomados de diferentes autores quienes definen el carácter de monumentalidad por medio de la frontalidad, grandeza, relación del hombre con el lugar y juego escalar, todo esto aplicado dentro del proyecto arquitectónico enfocado a un terminal de transporte terrestre que dé como resultado un carácter de monumentalidad por medio de la puerta de ciudad en la cual se genera una identidad arquitectónica que se ha visto perdida por el crecimiento de la misma.

Como primer paso se tomó el análisis de la vivienda primitiva de Semper trayéndolo a la ciudad de Yopal para así entender los elementos que componen las primeras viviendas del lugar, para así poder traer la identidad arquitectónica a la ciudad actual, pues al no contar con un referente claro de la arquitectura local nos remitimos a las primeras viviendas que hubo en la ciudad.

Se encontraron conceptos para la realización de una monumentalidad moderna basándonos en cuatro temidos puntuales, el primero de ellos es la grandeza que no se trata del termino literal si no de una configuración de elementos que evoquen el concepto, que proporcionen un sentido ligero y elegante sin remitirse a las formas clásicas, relación del hombre con la naturaleza se realiza por medio de la integración del entorno con el edificio involucrando al usuario de manera que perciba al proyecto de forma completa sin que se desvincule con su entorno natural, el juego escalar se centra en la comparación del hombre versus la edificación donde la jerarquía propone poner como protagonista aspectos importantes del proyecto dando consigo un remate del edificio y la frontalidad se basa principalmente en la forma y la configuración del revestimiento es decir elementos que enmarquen, resalten, o que se vuelvan simétricos tomando como relevancia la imagen del edificio

Como tercer paso se procede a la integración de los conceptos de diseño aplicados al proyecto y enfocados al tema de monumentalidad junto con los análisis aplicados por Semper, de forma que la frontalidad se relaciona con lo textil, lo tectónico y lo estereotómico pues se encuentra en la división de los espacios y la delimitación entre el interior y el exterior, también generando esa permeabilidad visual hacia ciertas partes que se quieran enmarcar y lo estereotómico permite que se resalten elementos de las fachadas, la naturaleza con la cerámica pues ambas se pueden moldear según la necesidad y sirven para la preservación y resguardo del usuario en las diferentes zonas, La grandeza se relaciona con lo tectónico gracias a su verticalidad y al apilamiento en la creación

de elementos horizontales y de soporte dadas por el concepto estereotómico y por último el juego escalar que se relaciona con los conceptos tectónico y estereotómico, siendo lo tectónico lo que permite la creación de varios niveles dando jerarquía a determinados elementos mientras que lo estereotómico se toma como un elemento base.

Estos conceptos aplicados a un proyecto arquitectónico como lo es un terminal de transporte entendido como la puerta de la ciudad siendo la relación de la entrada y salida de locales y visitantes en conjunto con el aeropuerto, que son las dos principales fuentes de ingreso de personas, también como elemento ordenador de la ciudad mediante ejes naturales que den una conectividad realizada por medio de vías principales con los equipamientos más relevantes de la ciudad rematando en el gran espacio público del proyecto y por último la ubicación basada en la pertinencia que el edificio va a tener en la primera impresión de los viajeros que lleguen a la ciudad.

La concepción del proyecto arquitectónico se da por la inclusión de los términos y conceptos tratados anteriormente de forma que con la creación de una monumentalidad se pueda llegar a la identidad arquitectónica de la ciudad.

CAPITULO 2

2.1 IMPLANTACIÓN



Ilustración 1 Fuente: Autor



Ilustración 2 Fuente: Autor

El proyecto arquitectónico se realizará en la ciudad de Yopal, Casanare.



Ilustración 3 Fuente: Autor



Ilustración 4 Fuente: Autor



Ilustración 5 Fuente: Autor

Siguiendo las directrices del Plan de Ordenamiento Territorial en donde se dan cuatro opciones para intervenir, siendo estas: la alcaldía, el parque de la iguana, el polideportivo y el terminal de transporte terrestre

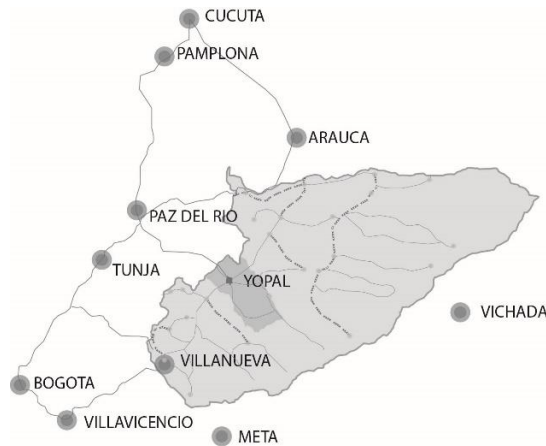


Ilustración 6 Fuente: Autor

La ciudad de Yopal es un punto de tránsito importante en el país pues conecta diferentes ciudades relevantes en la geografía, por esto es que el terminal de transporte es tan importante para la ciudad pues él tránsito se facilita para los viajeros o visitantes de la ciudad que tengan que hacer algún tipo de conexión, teniendo en cuenta que la vía Marginal de la Selva es la entrada principal de la ciudad para los viajeros que vienen de ciudades como Villavicencio y Bogotá. Y que van hacia ciudades como Sogamoso o San Gil o incluso hasta Venezuela.

El proyecto arquitectónico que se va a realizar es un terminal de transporte terrestre en la ciudad de Yopal, Casanare pues es un requerimiento de relocalización en la ciudad estipulado el Plan de Ordenamiento Territorial de Yopal. (Oficina Asesora de Planeación Municipal, 2013), el predio donde se implanta el proyecto se encuentra dentro de las tres opciones dadas por la Alcaldía y después del análisis de factores climáticos, ubicación, uso dotacional de la zona y se ha optado por el predio que se encuentra en la intersección de la vía marginal de la selva y la vía que conduce a morichal. Por las ventajas que se expondrán a continuación según el análisis de determinantes hecho.

Ilustración 7 Fuente: Autor

El sitio de emplazamiento donde se encuentra actualmente el terminal de la ciudad es en el centro por lo que al estar en este sitio genera una gran congestión vehicular a causa de que se encuentra en el centro de la ciudad, permitiendo la existencia también de comercio informal en la zona, el acceso al terminal es limitado al encontrarse dentro de una vía terciaria, por estas razones es que en el POT se pide la relocalización del terminal de transporte dando varias opciones de sitios de emplazamiento



Ilustración 8 Fuente: Autor

Se puede observar la tendencia de ubicar los equipamientos en los bordes de la ciudad esto para que funcione como límite de ciudad generando nuevas zonas de expansión, pero el predio del terminal no se adaptó al crecimiento de la ciudad por lo que con el pasar del tiempo el terminal quedo en el centro de la ciudad por lo que se generaron los problemas que se quieren resolver con la reubicación.

2.2 ELECCIÓN DE PREDIO.



Ilustración 9 Fuente: Autor

La primera opción de predio dada por el POT se encuentra en el costado nor-oriental de la ciudad sobre la vía a tacarimena y la vía a matepantano, el predio se encuentra en medio de una zona ya desarrollada de la ciudad lo cual es un factor negativo acerca de la elección pues puede generar los mismos inconvenientes que el terminal actual. Otro de los factores para no implantar el terminal en este predio es que uno de los limites es el rio cravo sur por lo que el predio se encuentra en riesgo de inundación.

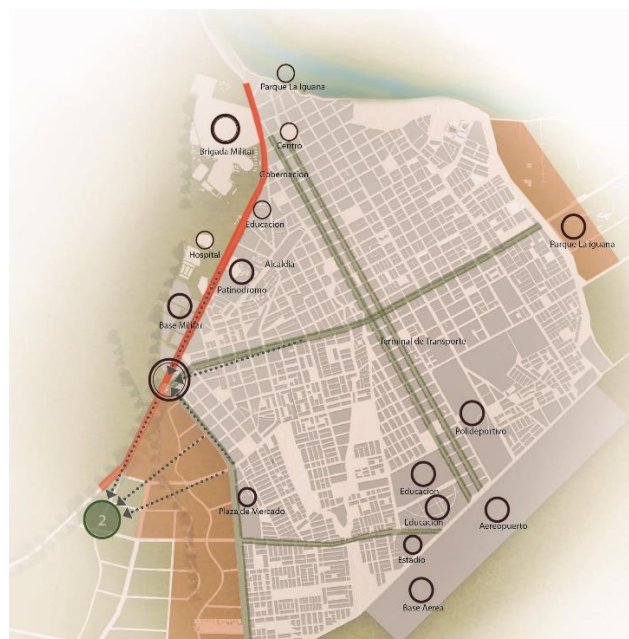


Ilustración 10 Fuente: Autor

La segunda opción de predio dada por el POT se encuentra en el lado occidental de la ciudad en una de las zonas de futura expansión, este predio se encuentra sobre la vía marginal de la selva con la intersección de la calle 40, vía que se dirige al aeropuerto, la razón por la cual no se escogió este predio fue por su lejanía del casco urbano actual pues al encontrarse en una zona de futura expansión, este sector aún no cuenta con construcciones y se ve como un inconveniente pues el predio cuenta con difícil accesibilidad por lo que se entiende que la gente no se desplazaría hasta este sector pues el transporte público aun no cubre esta zona de la ciudad.

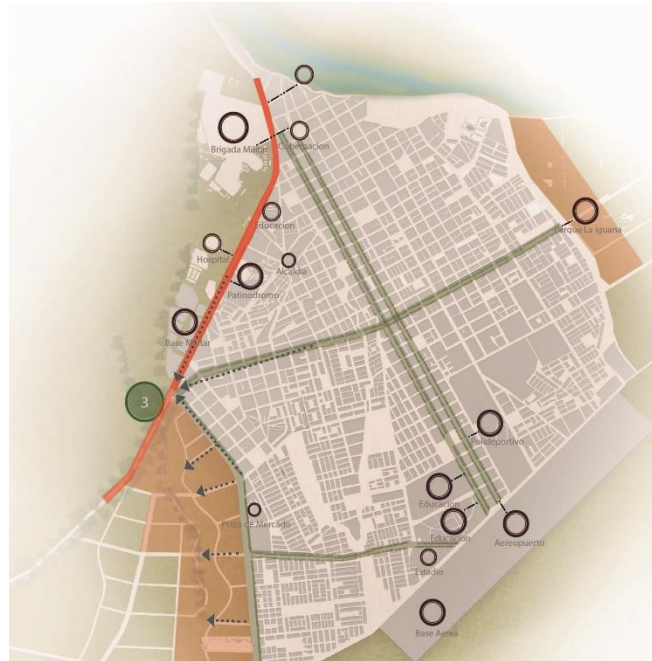


Ilustración 11 Fuente: Autor

La tercera opción dada por el POT es el predio que se encuentra en la intersección de la vía marginal de la selva con la vía a morichal, las determinantes a tener en cuenta para la escogencia del predio fueron la ubicación sobre la vía en donde se encuentran la mayor cantidad de equipamientos como la base militar, el hospital, el patinódromo, la gobernación y la alcaldía por lo que ofrece varios servicios complementarios al terminal, la conexión que tiene con el aeropuerto mediante la vía que conduce a morichal hace que la interacción entre estos equipamientos se haga de una manera más directa lo que implicaría menor tiempo de desplazamiento entre los dos edificios, el lugar del predio se encuentra en la futura zona de expansión de la ciudad pero no está a más de dos calles de lo que ya se encuentra construido, por lo que se garantiza la fácil accesibilidad por medio de transporte público, el predio al estar ubicado sobre el margen izquierdo de la vía cuando se está entrando a la ciudad garantiza que en un futuro este no se encuentre en medio de la ciudad causando congestión, y si puede ayudar a generar nuevos usos alrededor de este.



Ilustración 12 Fuente: Autor

La conexión del lote con las principales vías de la ciudad lo ubican en un sitio estratégico frente a la expansión de la ciudad pues se encuentra conectado con toda la ciudad mediante vías de alto flujo vehicular y que cuentan con una buena cobertura en lo que a servicio público se refiere. Y de esta forma no incurrir en los problemas de congestión vehicular y desorden en los parqueaderos, llegadas y salidas del antiguo terminal.



Ilustración 13 Fuente: Autor

conecta con la base militar, el antiguo hospital, la Alcaldía, la gobernación y rematando en el parque natural de la iguana, por la carrera quinta conecta con la plaza de mercado, la federación de arroceros y remata con el aeropuerto, la calle 24 que conecta el predio con la principal zona hotelera de Yopal y rematando también con el aeropuerto hacia la zona sur rematando con el parque de las aguas en la zona oriental.



Ya teniendo claro el predio en donde se implantará el proyecto se procede a un planteamiento de una propuesta de intervención vial sobre la avenida marginal de la selva, la carrera 20 y la carrera 24 de forma que estas conecten el predio con la ciudad y sus equipamientos más importantes por medio de vías de mayor tamaño, arborizadas con árboles nativos.

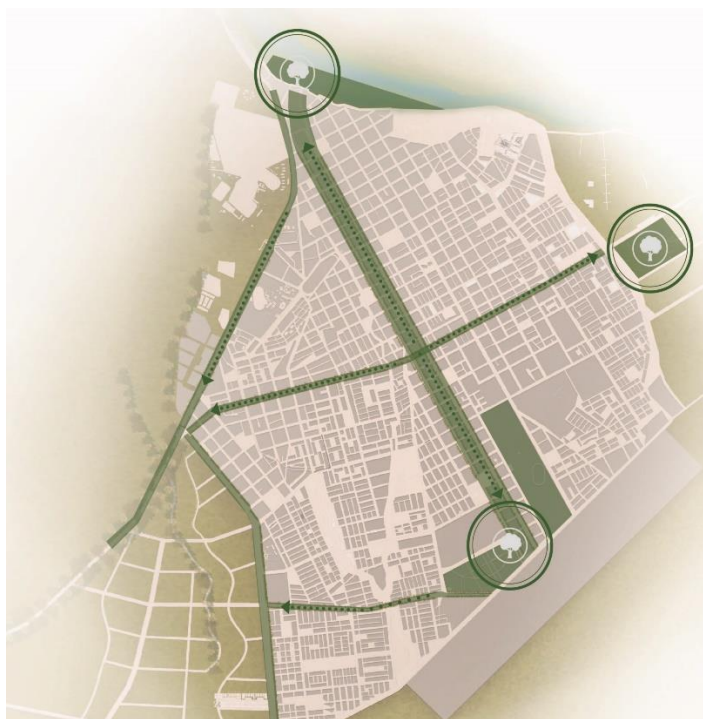


Ilustración 15 Fuente: Autor

Mediante la intervención de los ejes viales se plantea la peatonalización de un carril para uso mixto de peatones y bicicletas, para así generar la conexión entre el predio y los principales parques y zonas verdes de la ciudad para así generar un corredor verde, que cruce la ciudad.



Ilustración 16 Fuente: Autor

La implantación del predio se hizo teniendo en cuenta la conexión que la vía marginal de la selva ofrecía con la mayoría de equipamientos de la ciudad lo que generaría

servicios complementarios al servicio de los usuarios del proyecto que lleguen a la ciudad y necesiten de una conexión rápida con estos equipamientos.



Ilustración 17 Fuente: Autor

Las determinantes naturales como el pie de monte llanero y el rio Cravo sur limitan el crecimiento de la ciudad en noroccidente y en el nororiente y uno de los equipamientos principales como el aeropuerto el Alcaraván limita este crecimiento hacia el sur y sur-oriente por lo que el crecimiento de la ciudad se tiene que dar hacía en sur-occidente que es donde se ubica el predio de implantación del proyecto por lo que en el planteamiento del proyecto se ha de pensar en espacios generadores de ciudad. Teniendo como límites del predio de implantación la vía marginal de la selva hacia el suroriente y el pie de monte llanero hacia el noroccidente teniendo los otros dos costados libres.

Los factores climáticos fueron determinantes a tener en cuenta pues al estar más cerca al pie de monte llanero se tienen corrientes de aire que bajan de los cerros y así poder generar un confort térmico en el proyecto de una forma natural aprovechando el entorno.

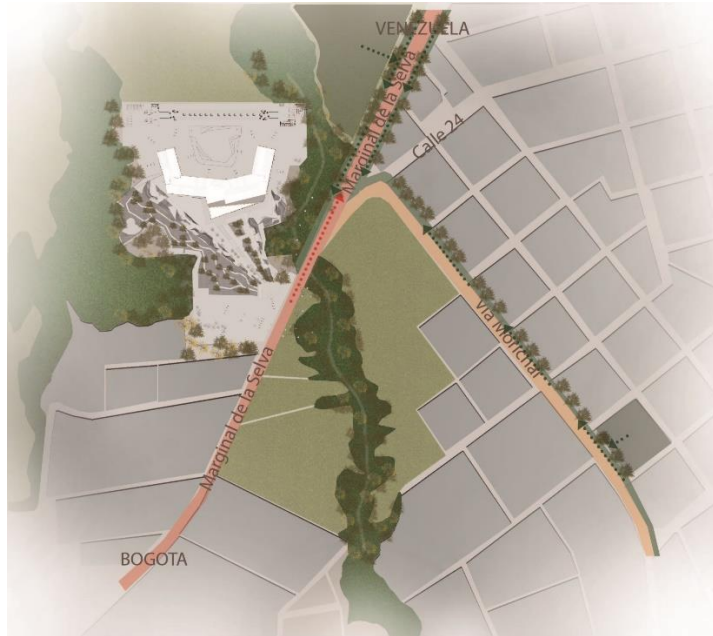


Ilustración 18 Fuente: Autor

Determinantes naturales como los dos caños secos que delimitan el predio o el pie de monte llanero que limita el crecimiento del proyecto fueron las determinantes naturales que se tuvieron en cuenta a la hora de empezar con las operaciones y estrategias de diseño. Dentro de la implantación del predio se plantean unas conexiones con la ciudad

2.2.2 NORMATIVA.

La normativa existente en el lugar donde se implanta el proyecto dada por el POT de la ciudad de Yopal da unos parámetros como el nivel que debe ser la terminal y que por el flujo de viajeros que presenta debe ser nivel 2, además deberá contar con estación de policía, estación de bomberos y talleres para los buses. Los parámetros que deben ser seguidos en la consecución de la realización del proyecto como lo son un uso del suelo principal dotacional, la accesibilidad al lote debe ser eficiente sin obstaculizar u obstruir el tráfico de la vía que en este caso se trata de una vía urbano - regional que conecta diferentes departamentos por lo que se sugiere la realización de una ampliación de una vía paralela para el ingreso al predio, teniendo índices de ocupación máxima de un 40 % del área bruta del lote con una cesión obligatoria para espacio público del 10% del área total. (Concejo municipal de Yopal, 2013).



Ilustración 19 Fuente: Autor

2.2.1 FACTORES CLIMATICOS.

Determinantes que ayudan a contextualizar las condiciones a las que se verá enfrentado el usuario dentro del proyecto y darán unas pautas a tener en cuenta en la elaboración del diseño de todo el proyecto. Pues estas son una temperatura promedio de 25.8 C (Projects & Merkel, 2014). con una humedad relativa del 60-70% por lo que se deben tener en cuenta los elementos que generen sombras como pérgolas, cubiertas en los espacios abiertos del espacio público el manejo de los vientos provenientes del pie de monte llanero para reducir la sensación térmica y con un promedio de radiación solar de 5-7 horas (Projects & Merkel, 2014). el aprovechamiento de la luz dentro del proyecto mediante muros cortina donde el vidrio ocupa una gran porción en las fachadas y perforaciones en las cubiertas para la entrada de luz e ilumina espacios sin necesidad del uso de energía eléctrica, con una precipitación media de 3009 mm. (Projects & Merkel, 2014). Siendo la precipitación muy baja por lo que el aprovechamiento de esta mediante canales de reciclaje y plantas de reutilización para el riego de las zonas verdes se vuelve parte primordial en el proyecto. Según los estudios realizados por la alcaldía de Yopal se determinó que el sitio donde se encuentra ubicado el lote está en un riesgo de remoción en masa en nivel bajo a pesar de estar en el pie de monte llanero y comparado con el resto de la ciudad que maneja un nivel medio y medio-alto convierte el sitio de emplazamiento del predio en una de las mejores opciones para la realización del proyecto. (Concejo municipal de Yopal, 2013).

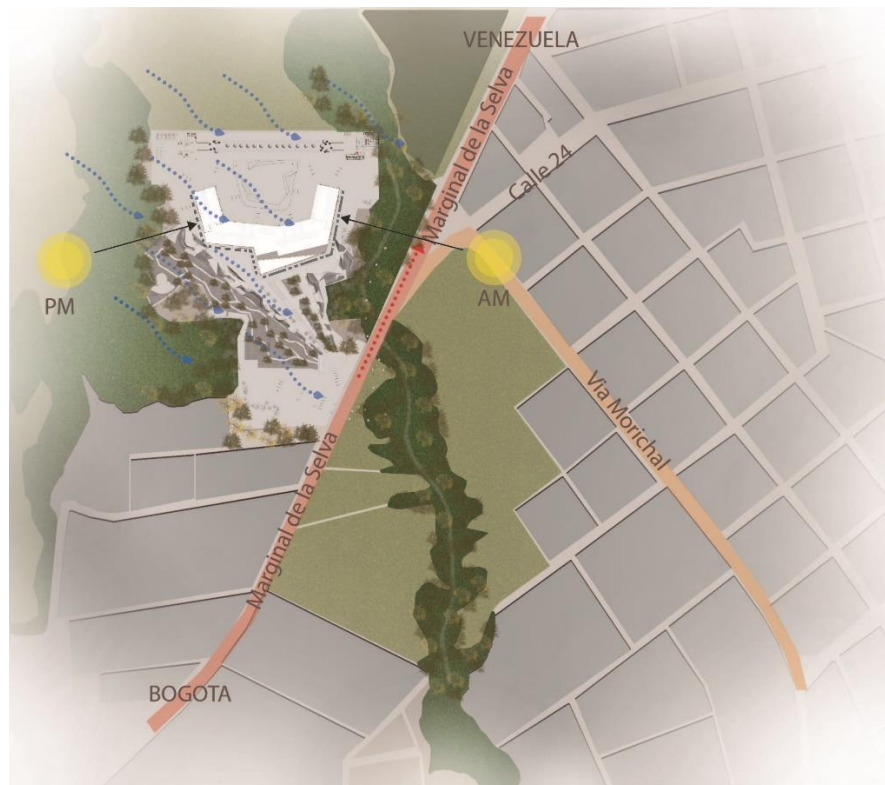


Ilustración 20 Fuente: Autor

2.3 PROYECTO

El proyecto arquitectónico se muestra por medio de tres etapas, a causa de que el proyecto al ser un todo, se requiere desglosar según la experiencia del usuario y de como este se ha de conjugar con un diseño arquitectónico que responda con el carácter de monumentalidad y una función específica en relación al terminal de transporte terrestre.



Tercera Monumentalidad

Segunda Monumentalidad

Primera Monumentalidad

Ilustración 21 Fuente: Autor

La primera monumentalidad hace referencia al acceso tanto vehicular como peatonal, donde las visuales son protagonista para la composición de la rotonda y un puente peatonal, estos dos tipos de acceso tienen relación con un carácter de monumentalidad, proyectando una grandeza, una puerta de ciudad y un reconocimiento del lugar gracias a las visuales mencionadas anteriormente, como segunda monumentalidad se encuentra el espacio público, el cual cuenta con elementos que priorizan el concepto a desarrollar, por medio de la relación del eje principal con una plaza elevada, resaltando así el proyecto arquitectónico, contemplando en ella, el juego escalar, la grandeza y junto a este el concepto de jerarquización, respondiendo también a una serie de actividades culturales como complemento de la ciudad, volviéndose la antesala de la tercera monumentalidad, corresponde al proyecto arquitectónico en la cual se encuentra una relación estrecha con espacio público a través del acceso, evocando la grandeza, centralidad y por ende una frontalidad en relación a los materiales correspondientes a Yopal Casanare, otros de los factores se centra en su interior, con el desarrollo de una simetría gracias a su función, la integración de la naturaleza y de cómo esta desenvuelve una verticalidad en conjunto con unas aberturas y la entrada de luz, evocando en cada aspecto del proyecto en su totalidad una experiencia en la cual se pone en evidencia el concepto mismo de la monumentalidad.

2.4 PRIMERA MONUMENTALIDAD.

La primera monumentalidad hace referencia a las visuales, que son proyectadas a los diferentes tipos de usuario, es decir, la composición de la rotonda hace referencia a un reconocimiento espacial desde el viajero que ha de llegar o salir de la ciudad, y otra composición desde el usuario residente en la ciudad, por medio de un puente peatonal, que hace uso del equipamiento no solo por su función principal, sino también por sus usos complementarios dentro del espacio público y del proyecto arquitectónico.

Como primera monumentalidad se encuentran las visuales en relación a la rotonda ubicada sobre el costado oriental de la Vía Marginal de la selva, se presenta como el gran acceso vehicular al proyecto en el cual se refleja su grandeza y la relación de este con la puerta de ciudad protagonizada por el juego de columnas y puentes correspondientes a los accesos vehiculares al terminal de transporte.



Ilustración 22 Fuente: Autor



Ilustración 23 Fuente: Propia

En su recorrido se encuentra una visual de la ciudad junto con el paisaje natural correspondiente a los llanos y el pie de monte, teniendo un reconocimiento espacial y junto con esa visual se protagoniza la primera impresión del proyecto arquitectónico.



Ilustración 24 Fuente: Propia

Según la imagen, esta es la perspectiva en relación al usuario con vista al proyecto arquitectónico, resaltando la composición del espacio público y por ende el remate del proyecto a través de su acceso.

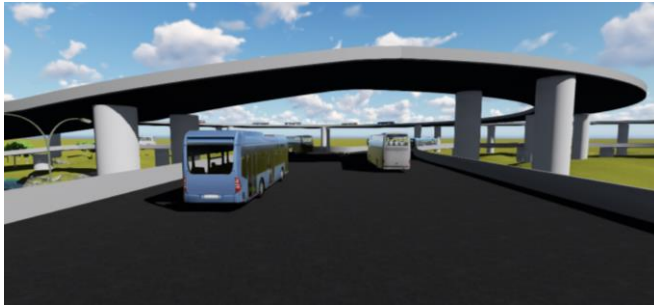


Ilustración 25 Fuente: Propia.

La puerta de ciudad como elemento receptor, la columnata que se ve desde el bus, como elemento de monumentalidad.

La rotonda como elemento receptor no solo en el proyecto sino también a la ciudad, gracias a su magnitud correspondiente a los 25 metros de altura y su ubicación correspondiente al acceso principal de la ciudad, marcando un punto jerárquico en relación al proyecto; jugando así con la grandeza en relación no solo a su magnitud, sino también por la condición estructural, su relación con la verticalidad por medio de las columnas poniendo en evidencia el juego escalar la cual limita esa grandeza y da paso a unas visuales correspondientes a la primera experiencia del usuario al ingresar al proyecto arquitectónico.



Ilustración 26 Fuente: Propia

A nivel funcional el proyecto cuenta con un acceso vehicular, por medio de la rotonda en la cual ingresan vehículos particulares, buses y servicio público y junto con el descenso hacia los túneles y terminar por debajo del espacio público generando esa incertidumbre en el usuario, repartiendo así mismo los vehículos particulares de los buses, lo cuales cada uno manejara una experiencia diferente; dentro del vehículo particular se encuentra en contacto directo con el proyecto desde su interior por medio de un punto fijo que lo lleva a los dos pisos correspondientes al terminal de transporte, a diferencia del bus el cual hace

un recorrido por las fachadas traseras del edificio contemplando el proyecto y así dar paso al ingreso del proyecto.



Ilustración 27 Fuente: Propia

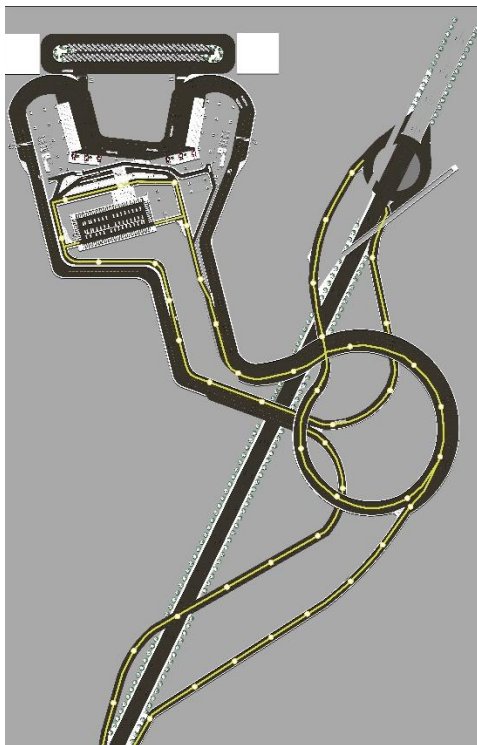


Ilustración 28 Fuente: Propia

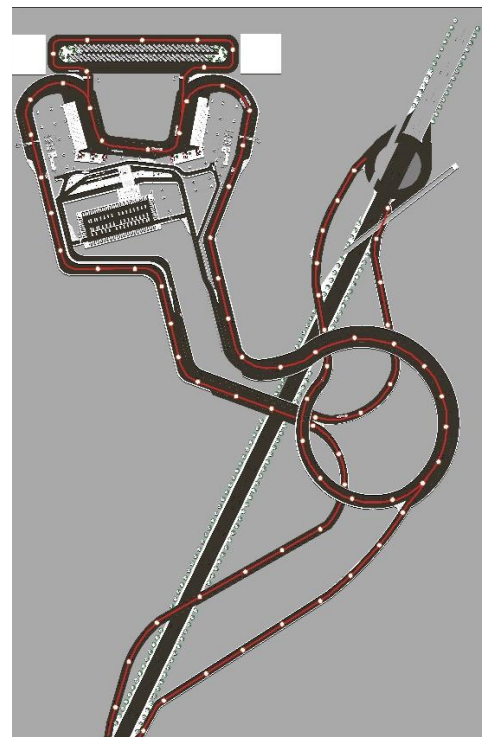


Ilustración 29 Fuente: Propia

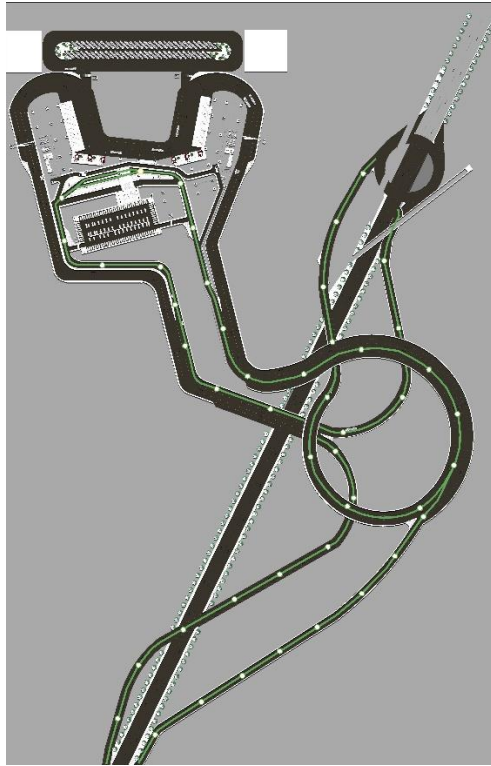


Ilustración 30 Fuente: Propia

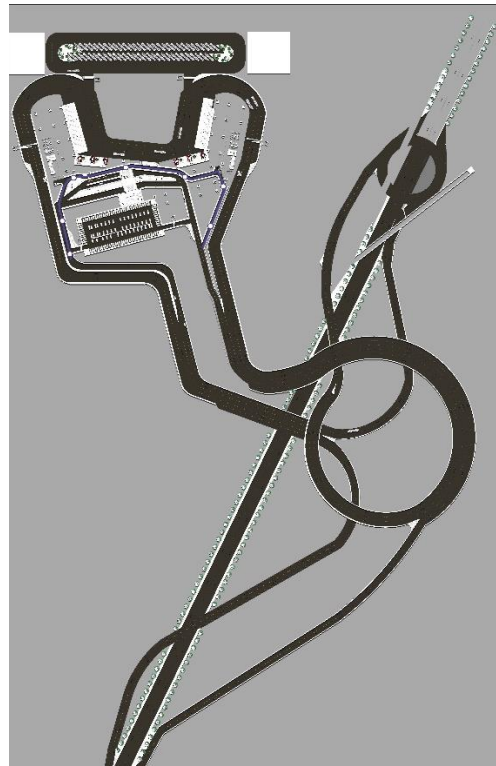


Ilustración 31 Fuente: Propia

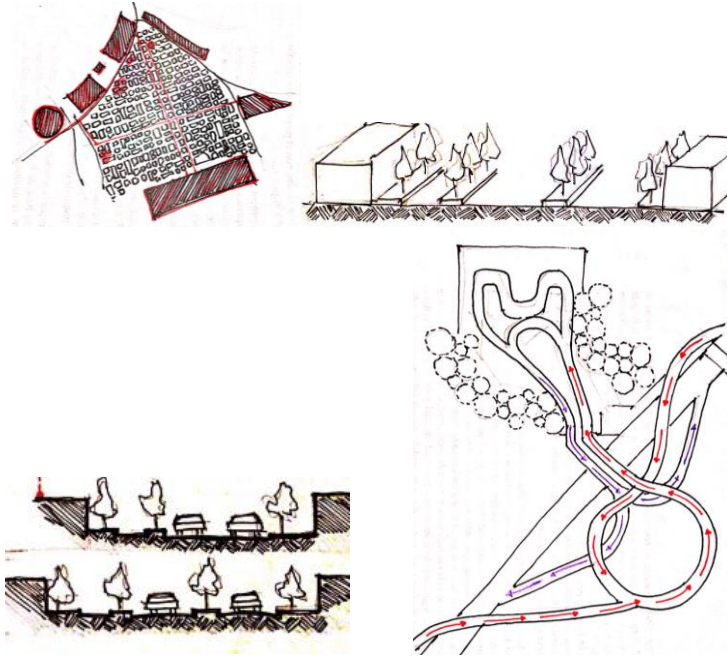
Las llegadas corresponden a la altura máxima de la rotonda, entendiendo esta altura de 25 metros, en la cual se ve una panorámica total de la ciudad junto con el proyecto arquitectónico, esta dinámica corresponde de manera más específica en las salidas, es decir, depende de la dirección en la que se encuentre el destino dependiendo si es sentido norte o sur, la cual se maneja una experiencia diferente, la visual del sentido norte maneja una imagen de la ciudad mientras que la del sentido sur se relaciona más al paisaje natural.

2.4.1 SOTANO



Ilustración 32 Fuente: Propia

El sótano cumple una función, y es dividir los sectores públicos y privados a nivel vehicular, permitiendo una mayor incertidumbre al momento de ingresar al proyecto arquitectónico generando experiencias diferentes.



Parte de la intervención en la ciudad es la de conectar el predio con la ciudad mediante un puente peatonal y la peatonalización de varias carreras junto con la intervención de la calle principal de la ciudad.

Ilustración 33 Fuente: Propia

Parte de la primera monumentalidad hace referencia al puente peatonal y rutas de bicicletas en la cual se pretende conectar de manera directa el proyecto con la ciudad, teniendo en cuenta la conexión por medio de un tratamiento vial, permitiendo la una interacción inmediata con el proyecto y que, por medio del mismo puente peatonal, se desarrolla una relación con los equipamientos adyacentes y con el aeropuerto.



Ilustración 34 Fuente: Propia

2.4.2 ASPECTOS NORMATIVOS Y TECNICOS.

La rotonda se hace para cumplir con las disposiciones técnicas establecidas en el POT de la ciudad, para no obstaculizar el tráfico sobre la Vía Marginal de la selva ni en la entrada ni en la salida del proyecto, la rotonda se compone de cuatro carriles en donde se mezclaran vehículos particulares, taxis, vehículos de asistencia, y los buses que son el

actor principal, y quien tiene más prelación en el diseño, la organización de los vehículos en la vía se hará mediante señalización de que carril deberá ocupar cada vehículo sea particular o público, hasta llegar a los puntos de control, parqueaderos y vías privadas en el sótano del proyecto ya estando debajo del espacio público dentro del lote.

La estructura de la rotonda se organizó mediante columnas en el centro de la calzada para así generar la perfección estructural que menciona Louis Kahn en la generación de una monumentalidad moderna, en la que contribuye a la grandeza representada por la estructura.

La rotonda y los puentes vehiculares cuentan con un total de 26 columnas distribuidas cada 10 metros en forma lineal y cada 8 en la parte externa de la circunferencia esto pues debe soportar el peso y las vibraciones del alto flujo vehicular que transitará a diferentes horas del día.

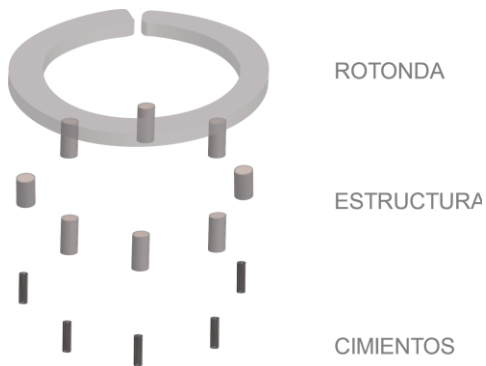


Ilustración 35 Fuente: Propia

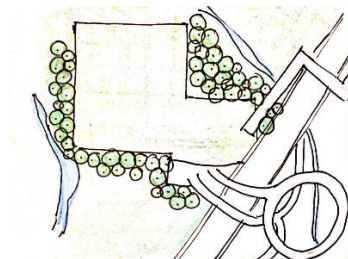


Ilustracion 36 Fuente: Propia

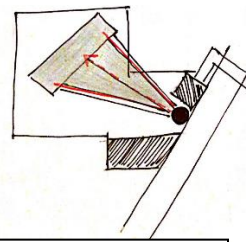
2.5 SEGUNDA MONUMENTALIDAD

Como segunda monumentalidad, la experiencia del usuario se encuentra el espacio público, como la antesala al proyecto arquitectónico.

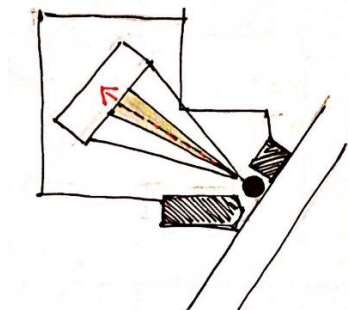
Para la configuración del espacio público es necesario entender los elementos que han de destacar esta monumentalidad, se empieza por la delimitación del lote, donde la barrera natural da punto de partida para la configuración del espacio público, en segunda instancia esta la plaza central donde se jerarquiza y arma el juego estar en función de mostrar como protagonista el proyecto arquitectónico, en los espacios adyacentes a la plaza, se concentra usos complementarios a los requerimientos de la ciudad, entre ellos espacios verdes y culturales, junto con áreas comerciales que estén en conjunto con el proyecto.



LIMITES.



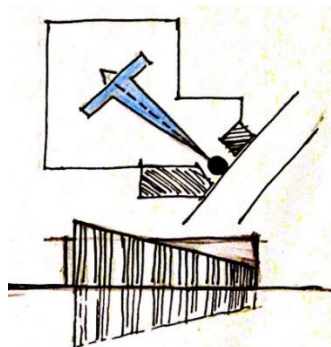
PERSPECTIVA.



EJE CENTRAL.



GRAN PLAZA.



REFLEJO.

Elementos como un borde natural consistente en 2 caños secos y un pequeño bosque a lado y lado del predio, un eje central para enmarcar la entrada del proyecto que está dada en escorzo mediante una gran plaza que no tiene un uso específico solo el de transitar, el reflejo que se encuentra en el eje central para ayudar a la construcción de la monumentalidad.

El uso de la perspectiva dentro de un ámbito funcional, se refleja por medio de un eje central en piedra de río como elemento principal en la generación de una identidad en el proyecto y evocando los elementos principales en la creación de la ciudad como lo es el río, de esta forma los espejos de agua en medio de estas grandes plazas tienen una connotación hacia la recordación de los elementos que le dieron paso al crecimiento de la ciudad, conectando los espejos de agua y rompiendo con la gran masa del eje central en piedra se tienen plazoletas en madera oscura que con mobiliario como bancas y canecas que hacen de estas plazoletas espacios de permanencia y no solo de tránsito, todo este eje acompañado de luminaria con una curvatura hacia el interior de forma que esta ayude a enmarcar la entrada en escorzo del proyecto para así entender que el eje central ayuda a que se maneje una perspectiva en relación con la esquina del proyecto, todo esto gracias a la entrada en escorzo del volumen arquitectónico, este eje central se encuentra rodeado por plazas en niveles lo que dan un recorrido más limpio, en relación al juego escalar, en donde la vegetación hace presencia de forma importante para la generación de sombras y de esta forma ayudar a mitigar el calor en este amplio espacio abierto, espejos de agua acompañan el recorrido de los visitantes por el espacio público.



Ilustración 38 Fuente: Propia

Este eje central busca dirigir al usuario al acceso principal del volumen, integrando la naturaleza en el recorrido, y un espejo de agua creando un eje a nivel del suelo que también permita dirigir y remate en la fachada el proyecto creando el reflejo y por ende la grandeza.



Ilustración 39 Fuente: Propia



Ilustración 40 Fuente: Propia

La arborización conforma el límite general del espacio público, donde se crean diversas áreas, en las cuales se encuentra en su mayor extensión el uso correspondiente a la recreación y cultural, involucrando plazas donde centran galerías, museos, concha acústica, senderos peatonales, áreas recreacionales, como parques infantiles y de adultos, a causa de ser áreas de mayor permanencia se requiere de abundante vegetación en comparación de las áreas de circulación correspondientes a la plaza central la cual involucra una arborización lineal generando sombra a los costados mas no en el eje central que corresponde a la visual del proyecto. Entendiendo esto como la arborización como límite entre espacios, tanto verdes como duros, en las que ayudan a enmarcar o dividir espacios.



Ilustración 41 fuente: Propia

El eje central con suelos duros con materiales como piedra de rio, deck de madera tipo teca para tránsito de tránsito pesado para evitar un desgaste prematuro y adoquín se han dispuesto de forma que dirijan al transeúnte al proyecto de forma que pase a través de las plazoletas con mobiliario en el centro de esta plazoleta, estos espacios están pensados también para su uso en las noches como plazoletas con eventos o de reunión para la comunidad pues con el clima que se tiene su mayor actividad y aprovechamiento de los espacios públicos se hace en las noches.



Ilustración 42 Fuente: Propia

La arborización se dispone de manera tal que ofrezca sombra a los transeúntes del proyecto y se tenga una sensación térmica agradable para los visitantes y de forma que puedan hacer uso de las plazoletas y de las galerías al aire libre, en este espacio se cuenta con unos caminos de madera clara sobre un piso en pasto en donde se encuentra arborización y mobiliario para que los visitantes se puedan apropiar de estos lugares. Y

así se tenga una diferenciación entre la plaza central que contiene piso en piedra y los usos adyacentes de sus costados que van a ser mucho más verdes.



Ilustración 43 Fuente: Propia

El espacio público se vincula a unas áreas culturales, como galerías y parques en materiales como maderplast o piedra oscura según el uso generando un remate visual para los visitantes que vengán por los caminos de madera clara y así generar un juego de colores a través de las sensaciones en los diferentes espacios que esta tenga que aportar a la ciudad, con el propósito de reinsertar usos que sean acorde a la recuperación de la identidad del lugar, generando una memoria y representación en base a unas actividades del cotidiano vivir del residente y turista del lugar.



Ilustración 44 Fuente: Propia

Para cumplir con las condiciones de monumentalidad, se presenta como un juego escalar, en relación de la plaza central que se eleva para así contemplar el proyecto arquitectónico, la plaza como antesala donde se presenta la perspectiva en función de

enmarcar la visual y hacia el elemento principal del proyecto como es la pérgola, ampliando dicha perspectiva a una totalidad en relación a la frontalidad, en función de lo estereotómico y tectónico junto con la materialidad de la zona.

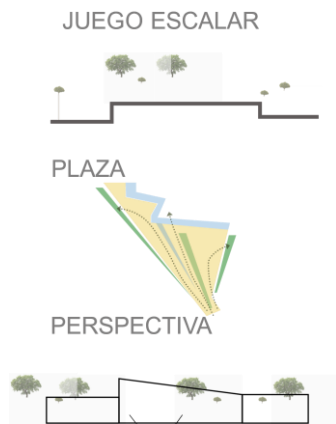


Ilustración 45 Fuente: Propia



Ilustración 46 Fuente: Propia

Un espacio público en niveles para jerarquizar el eje central que da la entrada en escorzo al proyecto, el eje central remata con una pérgola que es la entrada al proyecto, desde el eje central se puede ver el espacio cultural con las plazoletas y las galerías al aire libre.

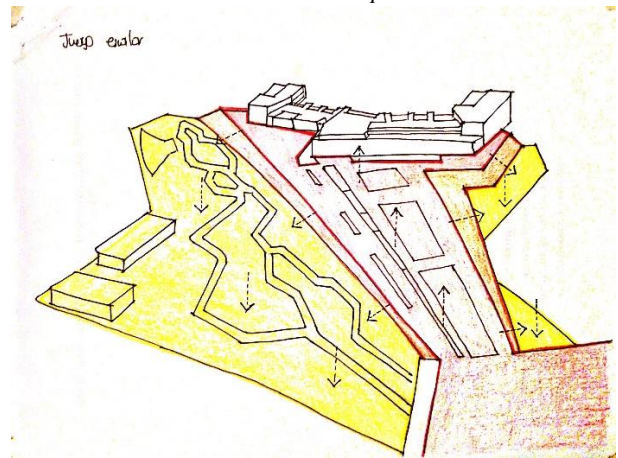
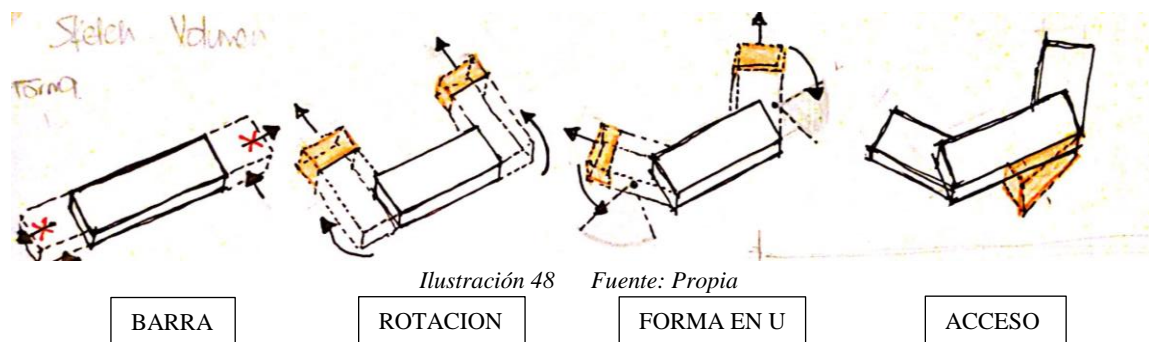


Ilustración 47 Fuente: Propia

2.6 TERCERA MONUMENTALIDAD

La tercera monumentalidad es el volumen arquitectónico, en el cual se emplea principalmente en la función del terminal de transporte, en donde los conceptos de monumentalidad se aplican por medio de una frontalidad, en relación de elementos tectónicos y estereotómicos, un juego escalar partiendo de los usos y de cómo estos influyen en el proyecto, desde su altura hasta su espacialidad, el concepto de grandeza y la verticalidad que se establecen desde el exterior al interior, partiendo desde la pérgola hasta los vacíos interiores, en las cuales se existe una integración del espacio público con el proyecto, Los materiales predominantes en el volumen serán la piedra de río apilada para la construcción de muros pesados, los paneles de madera tipo Hunter-Douglas clase prodema en color Mocca para los recubrimientos de los muros de concreto y los muros cortina en paneles de Natura-pro transparentes de 1.28 x 3.13 metros que permiten el libre desplazamiento del agua por lo que las gotas no quedarían adheridas a los vidrios y no permite la fijación de algún tipo de pintura para así evitar la vandalización de las fachadas por medio de grafitis o la adherencia de paneles publicitarios.

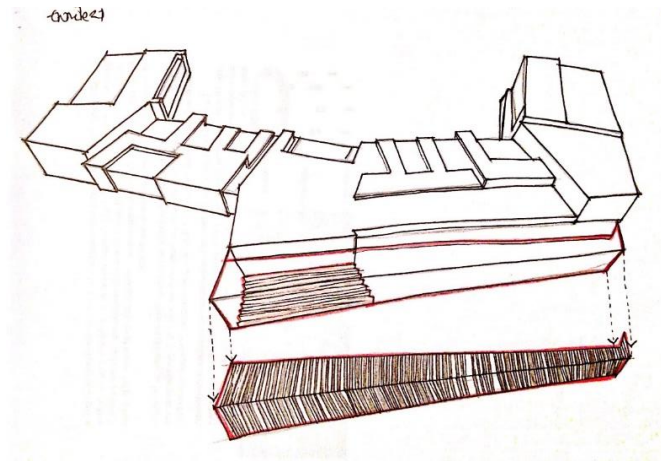
Su forma en u es con base al crecimiento del terminal de transporte a causa de que la función de llegadas y salidas corresponden a los dos extremos del volumen, es aquí donde la rotación de sus alas para mayor visibilidad a la ciudad junto con una jerarquización del punto de entrada, surge la forma básica del proyecto.



A partir de la aparición de la forma, los elementos en relación a la grandeza, juego escalar, naturaleza y frontalidad se desarrollan partiendo del contexto inmediato correspondiente al espacio público, entre ellos la aparición del acceso y la centralidad según la función del terminal.

Lo primero que recibe al usuario es una gran pérgola sostenida por columnas que evocan las monumentalidades antiguas pero a diferencia de las antiguas estas serán metálicas con un recubrimiento en paneles de madera tipo Hunter-Douglas con un acabado de revestimiento en madera natural de clase prodema libre de mantenimiento donde cada panel de recubrimiento tiene una medida de 2.44 x 1.22 Metros de esta forma asegurando una conexión entre la edificación y el entorno en donde se encuentra implantado. Debajo de esta gran pérgola existen diferentes texturas de piso como adoquín

gris de tipo peatonal para tráfico pesado, Deck de madera en color Rustik de la empresa Prodema con recubrimiento en laca mate, y el piso en piedra de río que viene desde el espacio público que dirigen al usuario a los diferentes accesos que tiene el volumen y que le presentan espacialidades y dinámicas variadas dentro del volumen. En la parte exterior del volumen se encontrarán los accesos a primer piso y segundo piso diferenciados y vinculados entre sí mediante una escalera monumental que contiene vegetación para así ir llevando algo del espacio público a los espacios cerrados del volumen de forma que el contexto que ronda al volumen siempre se encuentre presente.



El principal acceso se ha de caracterizar por medio de pérgola y la relación de este con los elementos tectónicos

Ilustración 49 Fuente: Propia



Ilustración 50 Fuente: Propia

La dimensión de las columnas que oscila entre los 40 x 40cm hasta 40 x 70cm junto con la pérgola genera una percepción de grandeza del proyecto teniendo en cuenta la inclinación dejando como protagonista la esquina. Teniendo en el interior de la pérgola

paneles que se descuelgan desde la parte superior a diferentes alturas en donde se encontraran las luminarias que servirán en la noche y de día hacen un juego de sombras que combinado con las texturas de piso hacen de este espacio algo mas dinámico.

A parte de la pérgola en relación a la columna, es necesario entender la grandeza por medio del reflejo, con el propósito de generar una entrada monumental y de una sensación de mayor magnitud.

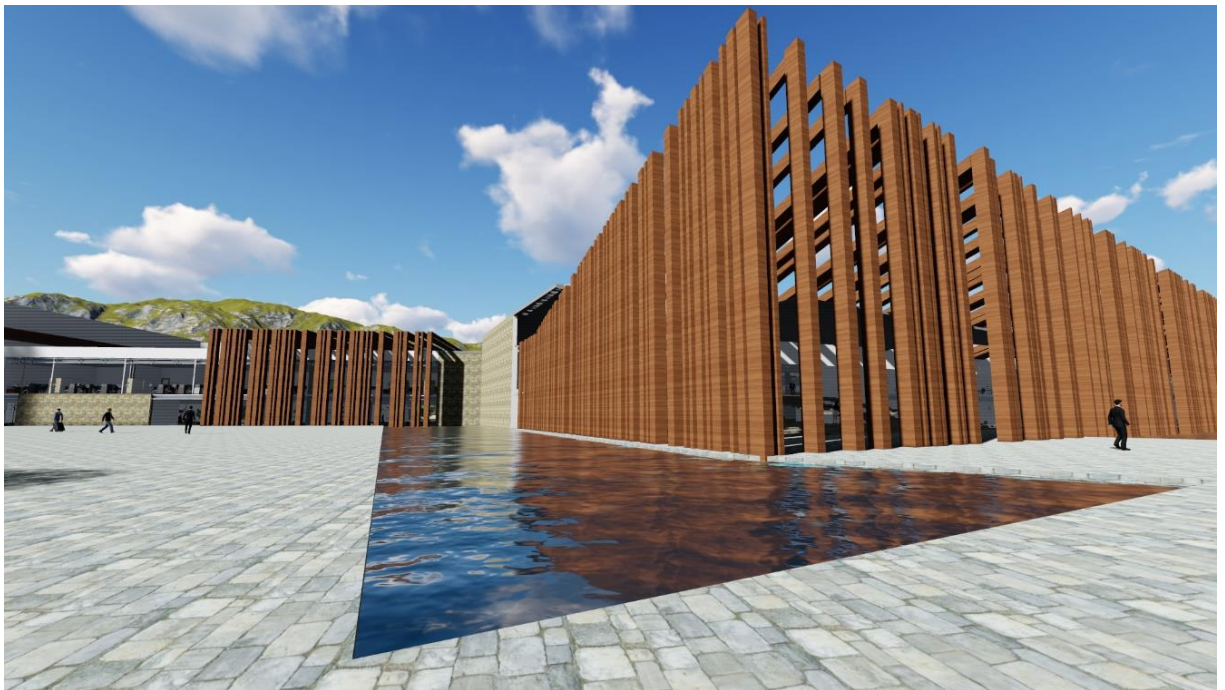


Ilustración 51 Fuente: Propia

En la frontalidad del proyecto se observa el conjunto de elementos que conforman los aspectos de la vivienda primitiva expuesta por Semper, partiendo desde los elementos estereotómicos y tectónicos más notorios, hasta la cerámica y lo textil en la parte interna del proyecto.

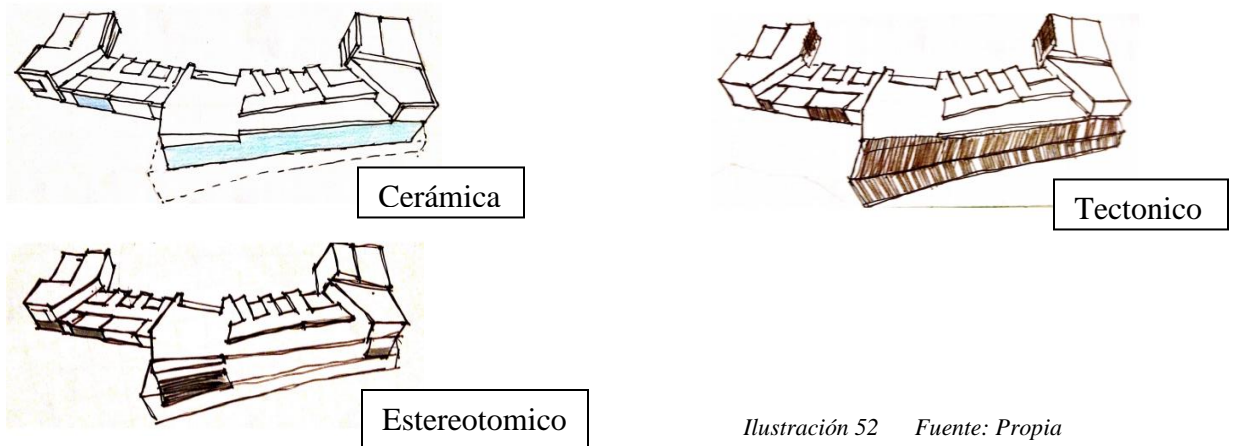
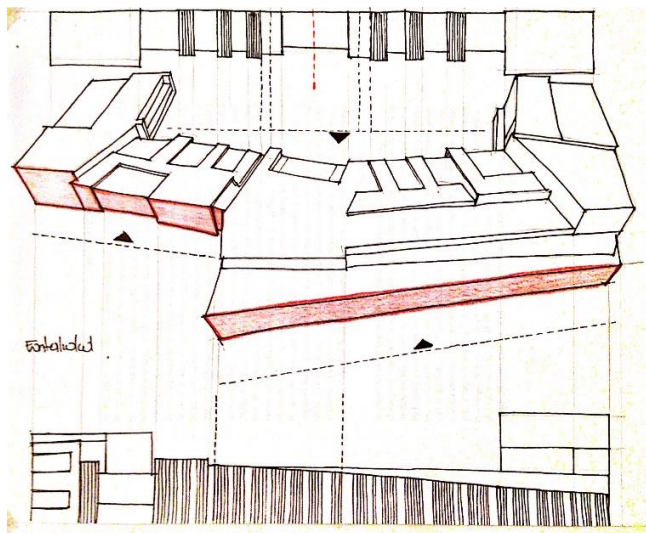


Ilustración 52 Fuente: Propia



La frontalidad se centra en la relación de este la materialidad y la postura de los elementos logrando soporte y estabilidad en la fachada

Ilustración 53 Fuente: Propia

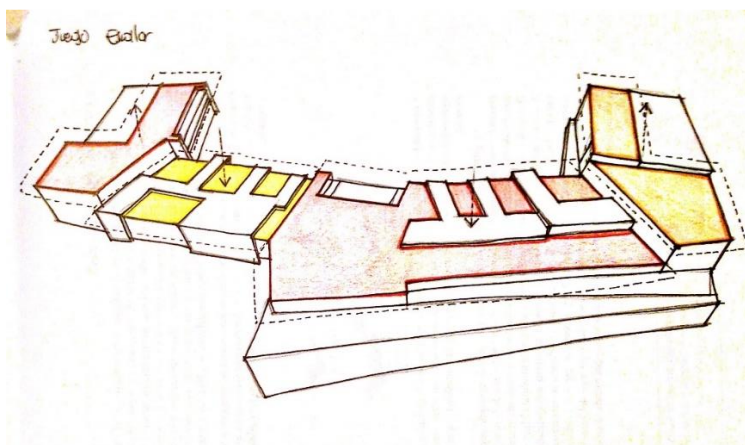
La frontalidad en relación a la materialidad hace énfasis en cómo se aplica el concepto estereotómico en relación a la esbeltez y junto a este su configuraron con la horizontalidad del proyecto mientras que la madera se convierte en elementos de soporte y permeabilidad, logrando por medio de las columnas desarrollar la verticalidad en el proyecto. Partiendo de la columna como principal elemento de la fachada, se libera del ornamento logrando un nuevo estilo arquitectónico basándose en la simplicidad.



Ilustración 54 Fuente: Propia

La combinación de materialidades de la zona como la piedra y la madera en su mezcla con los grandes muros elaborados con paneles Natura-pro, hacen que este proyecto sea una mezcla de elementos clásicos en combinación con elementos modernos para así llevar la construcción clásica a nuevos estándares para el confort de los visitantes del proyecto.

El proyecto cuenta con un juego escalar, en relación a la fachada y a su volumetría a causa de los usos que se desarrollan dentro del proyecto.



El juego escalar se ve en la relación del volumen frente al uso y a la configuración de la fachada.

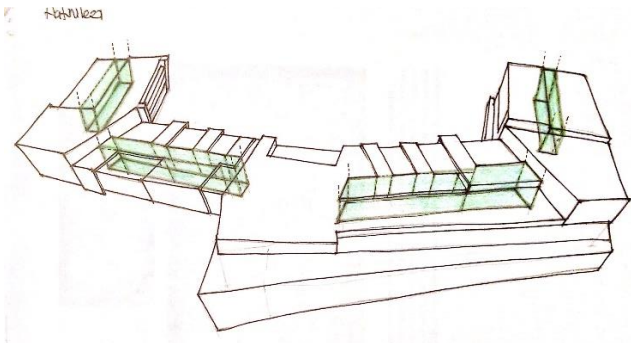
Ilustración 55 Fuente: Propia

La configuración en relación a juego escalar se centra en los usos complementarios en los cuales se refleja un restaurante en el ala occidental y el hotel en el ala oriental, todo esto se ve reflejado en su volumetría, en otra instancia el desarrollo de la fachada contiene un juego escalar al desarrollar unas columnas más grandes que otras, permitiendo una percepción de mayor dimensión del proyecto.



Ilustración 56 Fuente: Propia

Por último, la integración de la naturaleza dentro del proyecto resaltando la verticalidad por medio de los vacíos.



La naturaleza traída desde el espacio público se encuentra presente desde el primer piso hasta la cubierta mediante los vacíos dejados en la volumetría.

Ilustración 57 Fuente: Propia

Los vacíos que van de primer piso a la cubierta se hacen con el fin de crear una verticalidad en el proyecto, las entradas de luz natural con el fin de reducir el uso de la energía eléctrica en el proyecto, así mismo los vacíos funcionan para la salida del aire caliente dentro del volumen como en una especie de efecto chimenea.

El terminal se divide verticalmente en el primer piso estando las llegadas, en el segundo piso corresponde a las salidas y un tercero correspondiente a los usos complementarios del terminal, relacionando esto con un restaurante y un hotel.

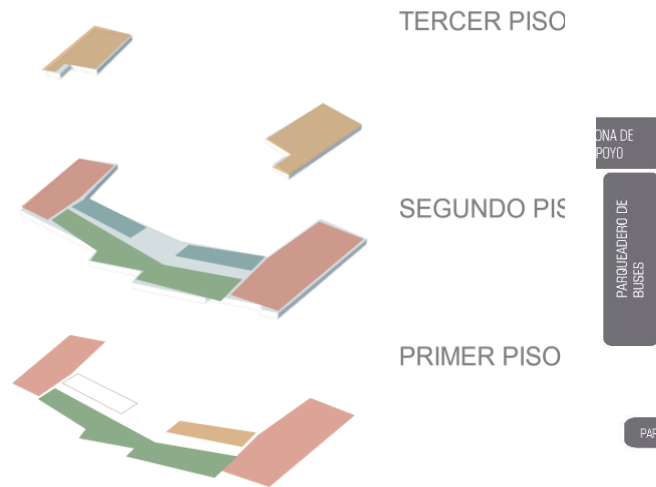


Ilustración 58 Fuente: Propia

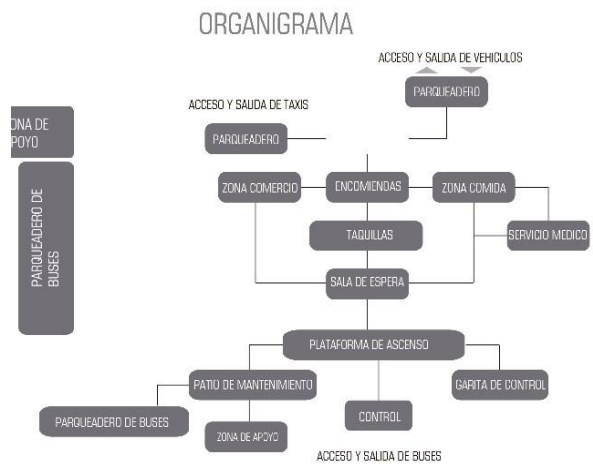
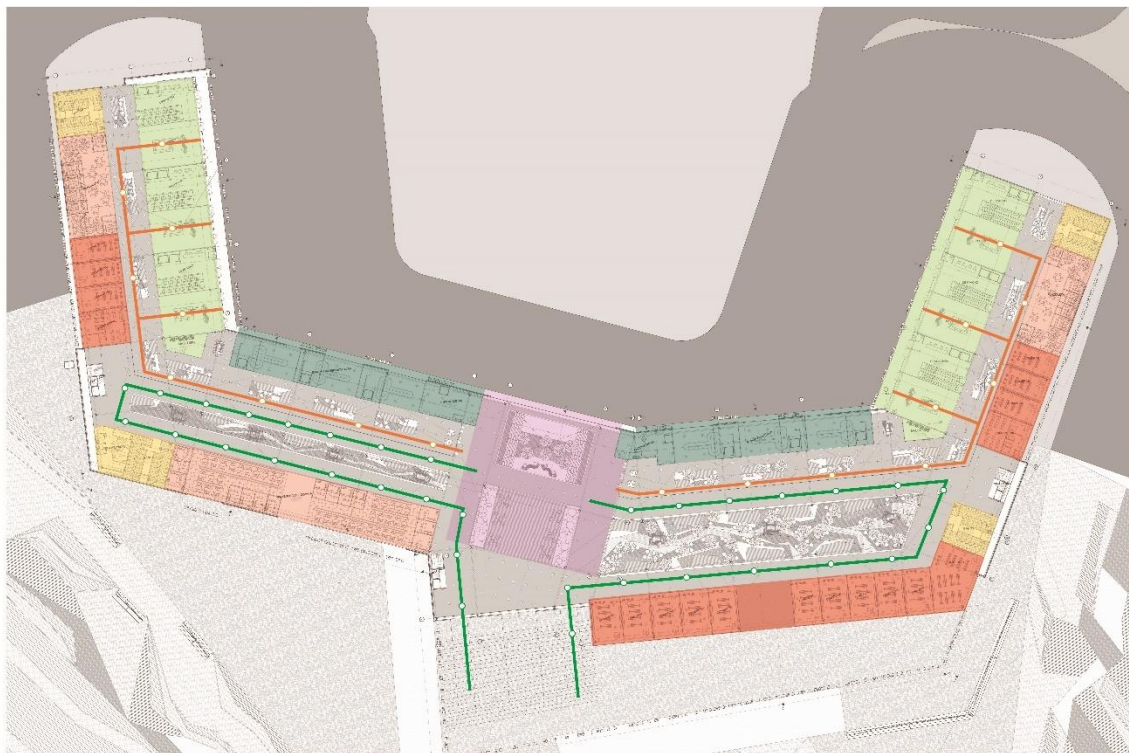


Ilustración 59 Fuente: Propia

2.6.1 PRIMERA PLANTA

En el interior del proyecto arquitectónico en las zonas comunes se cuenta con un piso de micro cemento antideslizante para seguridad de los visitantes e impermeabilizado en las juntas para prolongar su duración para las salas de espera se tratará con un pavimento de piedra natural volcánica con terminación cepillada y lacado en mate, en las zonas de comidas se contará con acabados en madera de bambú prensado para tráfico pesado. Con respecto a su funcionamiento el primer piso se encuentran las llegadas, las cuales llegan a un recorrido comercial y llega a unas cintas transportadoras donde se recibe el equipaje y por ende se llega al centro del proyecto por medio de un gran hall y recepción. Por fuera de las salas de llegada se encuentran áreas comerciales y una gran plazoleta de comidas.



Ilustracion 60 Fuente: Propia



Ilustración 61 Fuente: Propia

2.6.2 SEGUNDA PLANTA

En el interior del volumen se dejan unos vacíos cerrados con vidrio laminado de 6 mm proporcionado por E-Glass anclado mediante perfiles metálicos a las vigas que pasan debajo del vacío los vidrios con proceso de sandblasting para la grabación del logo del terminal. Este mismo vidrio se hará para la división de la parte administrativa con un proceso de sandblasting aun mayor para generar la privacidad de esta zona pero sin perder la entrada de luz natural a estas oficinas con el fin de tener una relación con la vegetación y la verticalidad generada desde el piso inferior, contribuyendo también en la iluminación y la ventilación del proyecto, en este segundo piso se contemplan las taquillas y la distribución a las salas de espera; como uso complementario se encuentra un área comercial de bajo impacto para así dejar toda la parte administrativa en el segundo piso pues de esta forma se puede generar un control y una vigilancia sobre las diferentes estancias del proyecto dejando una panorámica sobre la parte posterior y la frontal del proyecto,



Ilustracion 62 Fuente: Propia



Ilustración 63 Fuente: Propia

Así mismo en el costado oriental del volumen se encuentra en los pisos tres, cuatro, cinco y seis un hotel de carácter ejecutivo y hacia el costado occidental en el piso tres se encuentran dos restaurantes formales que complementan los usos del terminal

Así mismo las funciones del terminal no solo se dividen verticalmente si no también se encuentran divididas horizontalmente siendo en el costado oriental las salidas y las llegadas interdepartamentales y en el costado occidental las salidas y las llegadas intermunicipales unidas en su centro en el primer piso por una salas de espera para los visitantes que con locales y plazoletas de comidas que conectan las plazoletas del espacio público con el volumen en esos costados y en el segundo piso estando las taquillas para la compra de los tiquetes.

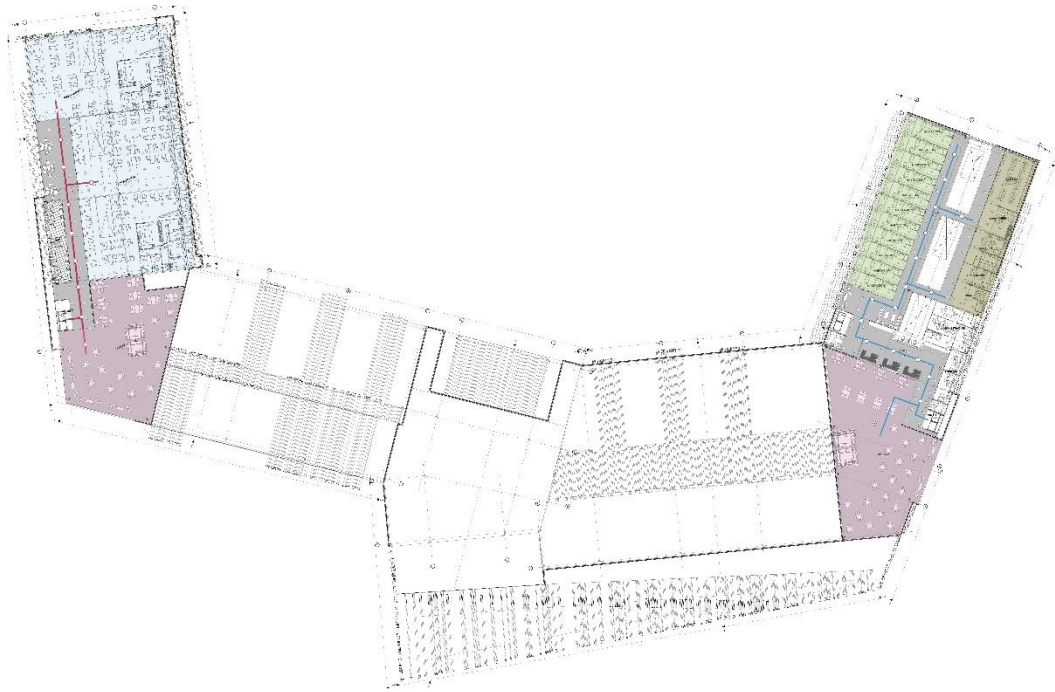


Ilustración 64 Fuente: Propia



Ilustración 65 Fuente: Propia

El embarco y desembarco de los buses se hará en el sub sótano del proyecto teniendo un espacio a cielo abierto lo que permitirá observar el volumen y la vinculación que tiene este con la naturaleza que lo rodea, estando las salas de espera de las salidas en el segundo piso del volumen y las salas de llegadas y las bandas para la recolección de equipaje en el primer piso. De esta forma el embarco y desembarco se hará de forma más rápida permitiendo una operación más eficiente dentro del terminal.

BIBLIOGRAFÍA

- Acosta, O. (05 de marzo de 2014). *Identidad en la arquitectura*. Obtenido de Arquitectura,
Columnas: <http://adrenalaradio.com/2014/03/3349/>
- Cachorro, E. (2015). Nueve puntos sobre monumentalidad. *URBS. Revista de estudios urbanos y ciencias sociales.*, 197-206. Recuperado el 10 de Agosto de 2016
- Cárdenas del Moral, J. (05 de Febrero de 2016). *Archivo Digital UPM*. Recuperado el 10 de Agosto de 2016, de Archivo Digital UPM:
oa.upm.es/39739/1/JORGE_CARDENAS_DEL_MORAL.pdf
- Cárdenas, E. (09 de septiembre de 2005). Valoración del sentido de identidad en el espacio urbano - arquitectónico. *XI seminario de arquitectura latinoamericana*. Oaxtepec, México.
- Casanare, G. d. (s.f.). *Yopal, Capital del Departamento Historia*. Obtenido de Página principal de la gobernación de Casanare:
<http://www.casanare.gov.co/?idcategoria=1271>
- Castañeda, C., Juan, P., & Rodríguez, L. (17 de Enero de 2014). *Universidad Piloto de Colombia*.
Recuperado el 10 de Septiembre de 2016, de Universidad Piloto de Colombia:
<http://polux.unipiloto.edu.co:8080/00001361.pdf>
- Concejo municipal de Yopal. (2013). *Plan de Ordenamiento Territorial de Yopal*. Yopal: Centro de documentación de Yopal. Recuperado el 17 de marzo de 2017, de www.concejoyopalcasanare.
- DANE. (2005). *Demografía y Población*. Yopal: Gobierno de Colombia.
- Giedon, S. (1997). La Necesidad de una nueva monumentalidad. *Public art observatory project.*,
165-177. Recuperado el 15 de Agosto de 2016
- Gobernación del Casanare. (2010). *Crecimiento de la ciudad de Yopal*. Yopal: Gobernación del Casanare.
- Gobernación del Casanare. (2013). *Boletín estadístico 2011-2013*. Yopal: Gobernación del Casanare.
- Projects, O. A., & Merkel, A. (15 de octubre de 2014). *climate-data.org*. Recuperado el 17 de marzo de 2017, de <https://es.climate-data.org/info/imprint/>
- Puebla, S. (22 de Abril de 2002). Diagnóstico de una ciudad sin identidad. (J. L. Ramírez, Entrevistador) Antofagasta, Chile. Obtenido de Copyright Empresa Periodística El Norte S.A:
<http://www.mercurioantofagasta.cl/site/apg/reportajes/pags/20020420171956.html>

Riegl, A. (1987). *El Culto a los Monumentos*. Madrid: Antonio Machado.

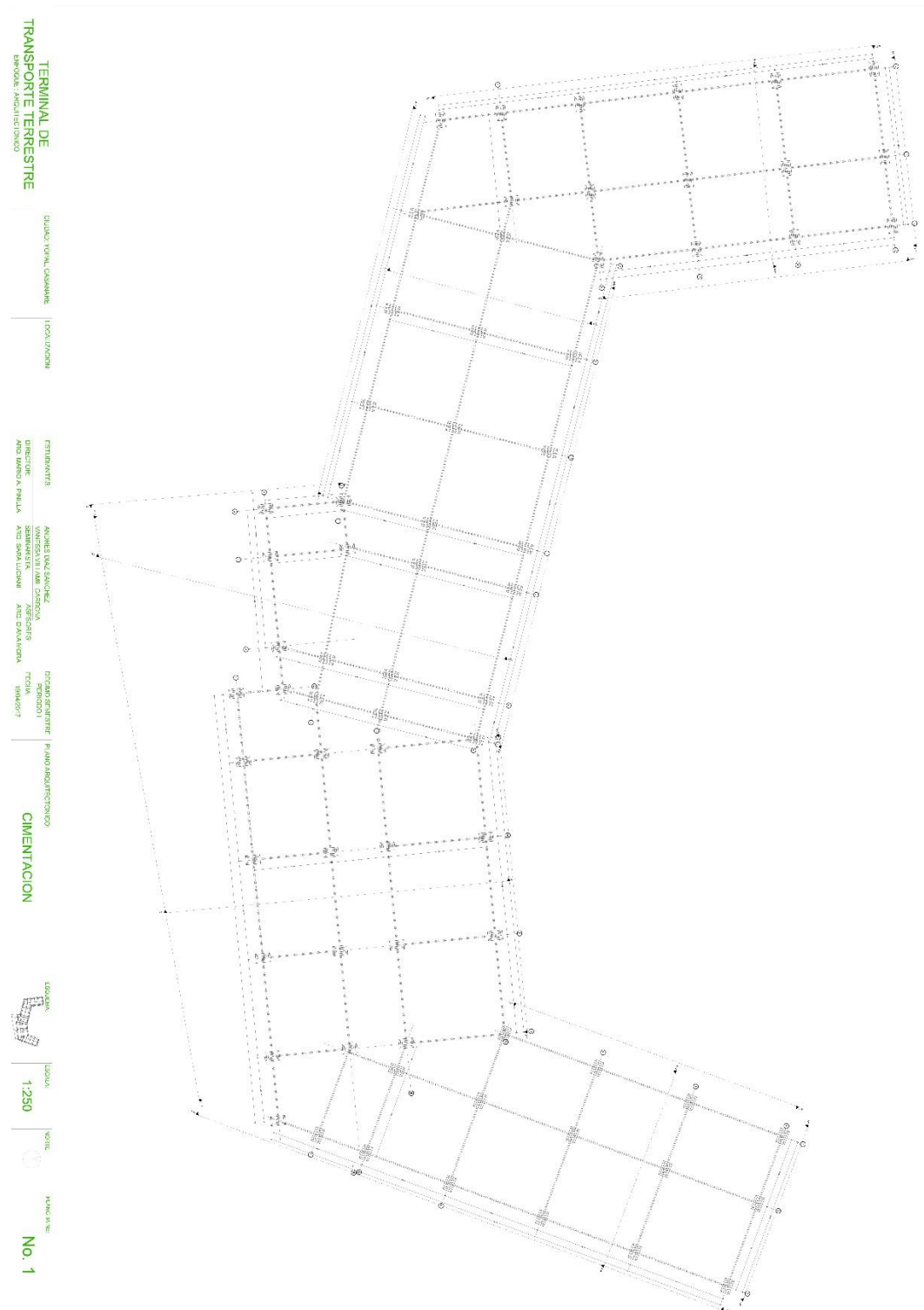
Salamanca, J. (Septiembre de 2009). Yopal: Un cruce de caminos convertido en ciudad. *Historia de las ciudades en Colombia; Credencial Historia*, 25-43. Recuperado el 14 de 10 de 2016, de Banco de la Republica, Actividad Cultural: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/septiembre2009/yopal.htm>

Semper, G. (2013). *El Estilo*. (I. Azpiazu, Ed.) Madrid: Azpiazu Ediciones.

Silva, J. M. (2015). Un lugar para el hombre: Hacia una monumentalidad moderna. *Revista Europea de investigación en arquitectura.*, 171-192. Recuperado el 11 de Agosto de 2016, de www.rela.es

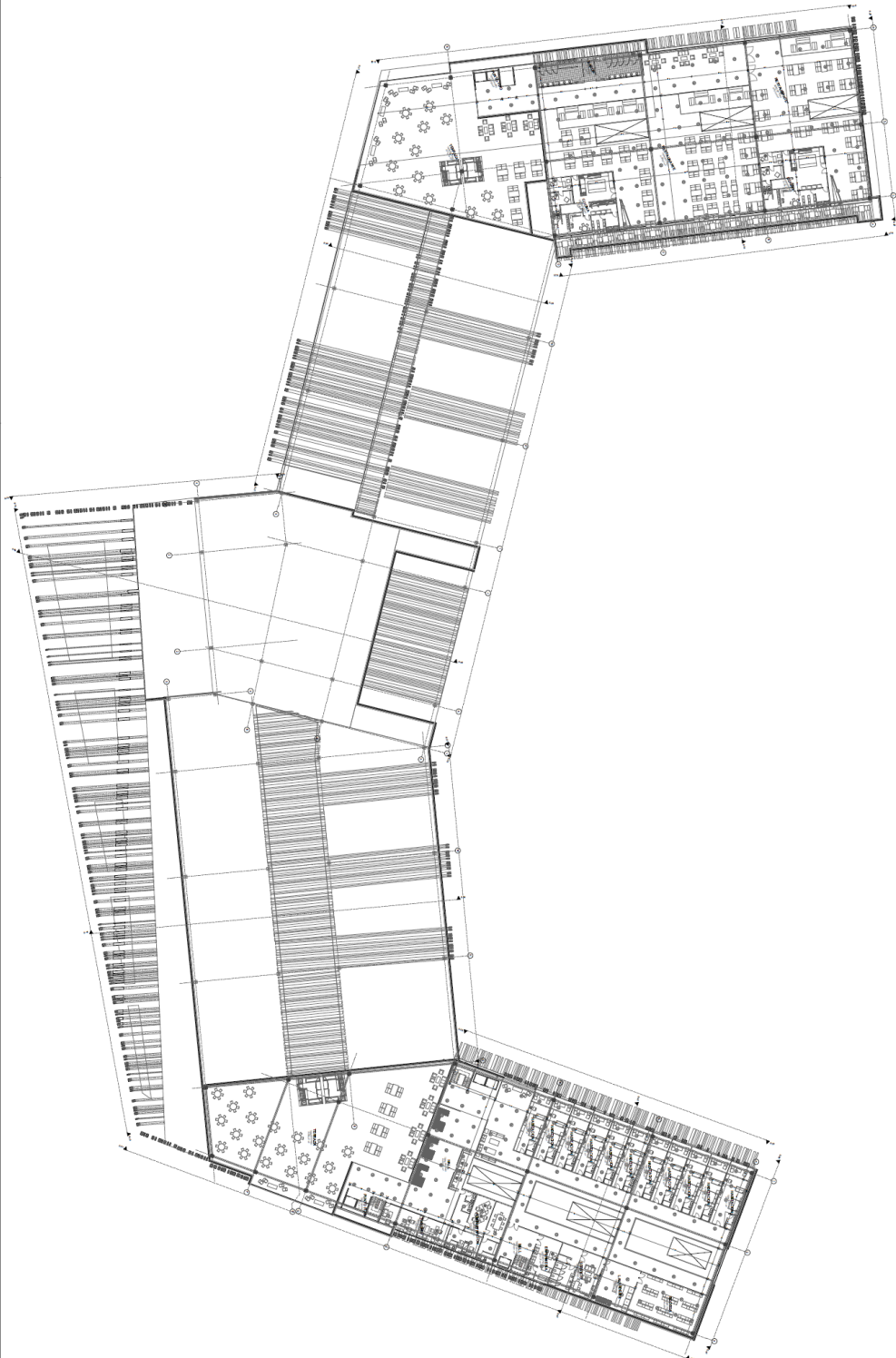
ANEXOS.

CIMENTACION

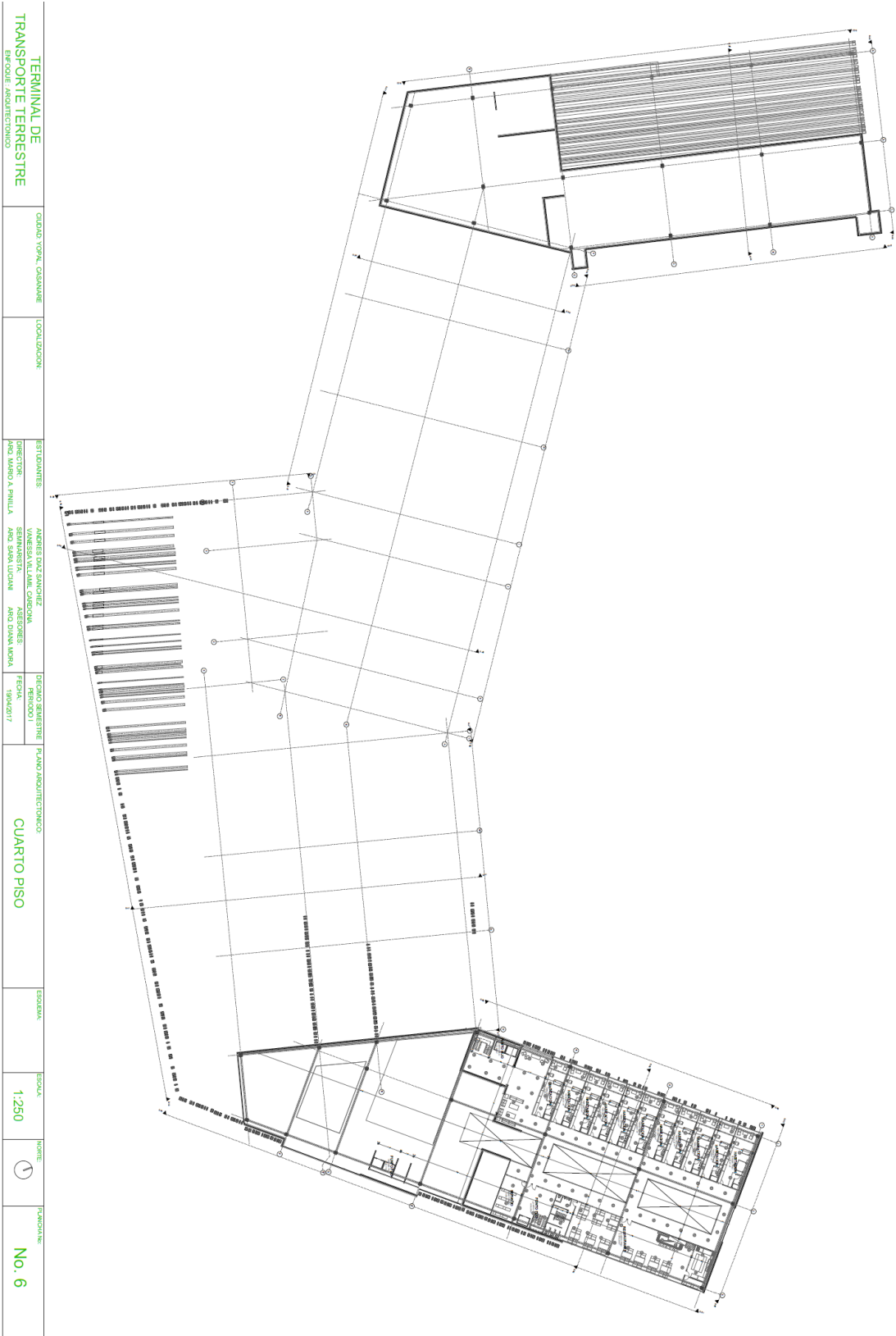


TERMINAL DE TRANSPORTE TERRESTRE ESTACION PASAJEROS	CUADRO TOPOLÓGICO	LOCALIZACIÓN	ESTADANTES ANGES DÍAZ SANCHEZ VANESSA WILLIAM CARDONA APO. SIBOLÁ A. PINILLA APO. SIBOLÁ LUCIANO APO. DANA WILMA	SEGUNDO SECTOR RENOVADO 1999/2017	PLANO ARQUITECTÓNICO SEGUNDO PISO	ESCALA	1:250	NORTE	FOLIO No. 4
---	-------------------	--------------	---	---	--------------------------------------	--------	-------	-------	-------------

TERMINAL DE TRANSPORTE TERRESTRE	GRUPO VAPOR CASABLANE	LOCALIZACION	ESTADISTICAS	TERCER PISO	ESQUEMA	ESCALA	No. 5
	INGENIERO ADJUTANTE		ESTADISTICAS ANALISIS DE DATOS DISEÑO DE SISTEMAS Y MANEJO A PULSA Y MANEJO A PULSA Y MANEJO A PULSA		PLAN DE ADJUTANTE	MONTE	

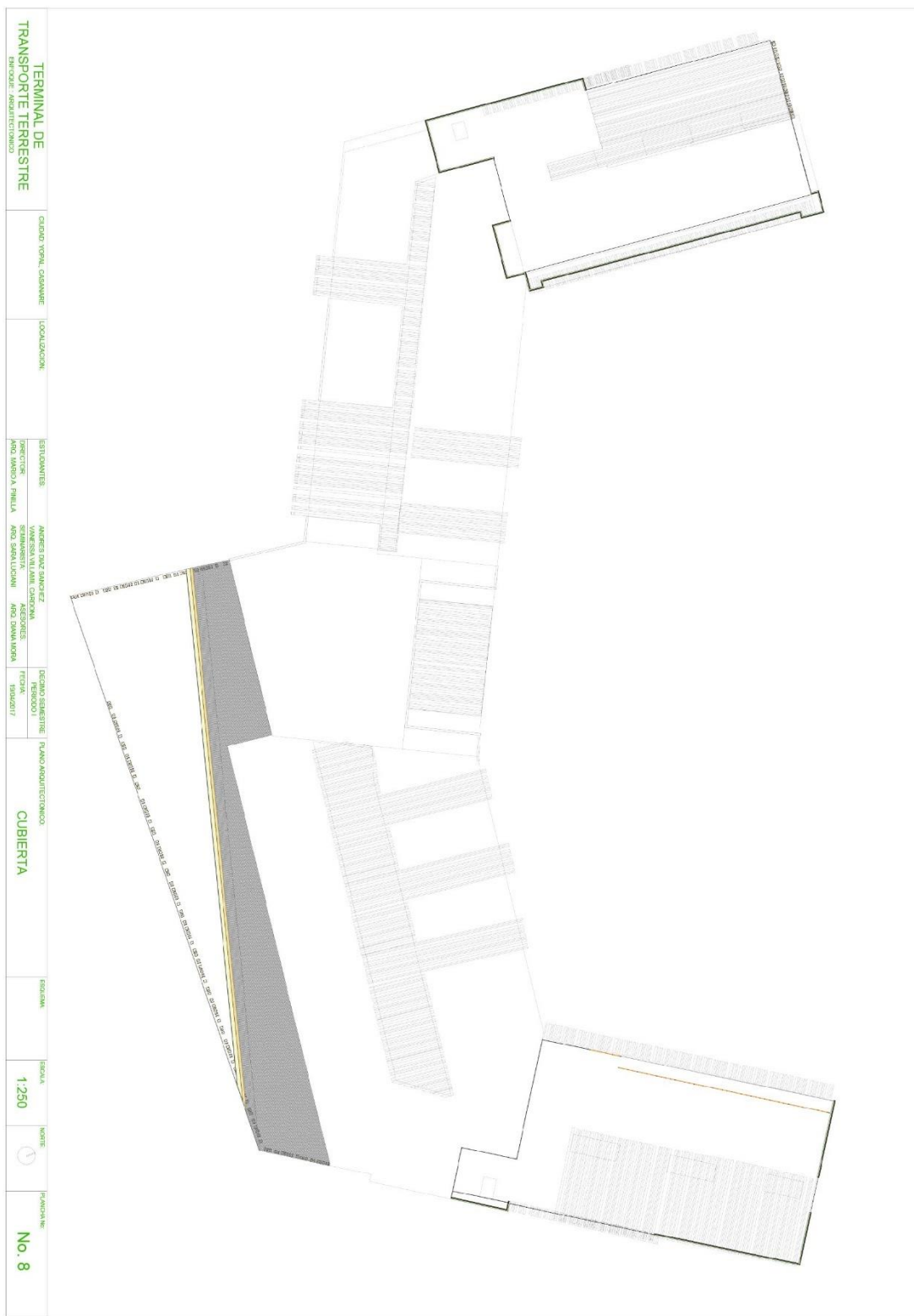


CUARTO PISO



TERMINAL DE TRANSPORTE TERRESTRE <small>EDIFICIO - ARQUITECTONICO</small>		<small>CHADAY VIAL, CASIMIRO</small>	<small>LOCALIZACION:</small>	<small>ESTUDIANTE:</small> <small>ANABEL DÍAZ SANCHEZ</small> <small>UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO</small> <small>AV. SAN LUCAS 1000, CDMX</small>	<small>SEGUNDO SEMESTRE</small> <small>PERIODO I</small> <small>19/04/2017</small>	<small>EDIFICIO</small>	<small>ESCALA</small> <small>1:250</small>	<small>HOJA</small> <small>1</small>	<small>PÁGINA</small> <small>7</small>
---	--	--------------------------------------	------------------------------	---	--	-------------------------	---	---	---

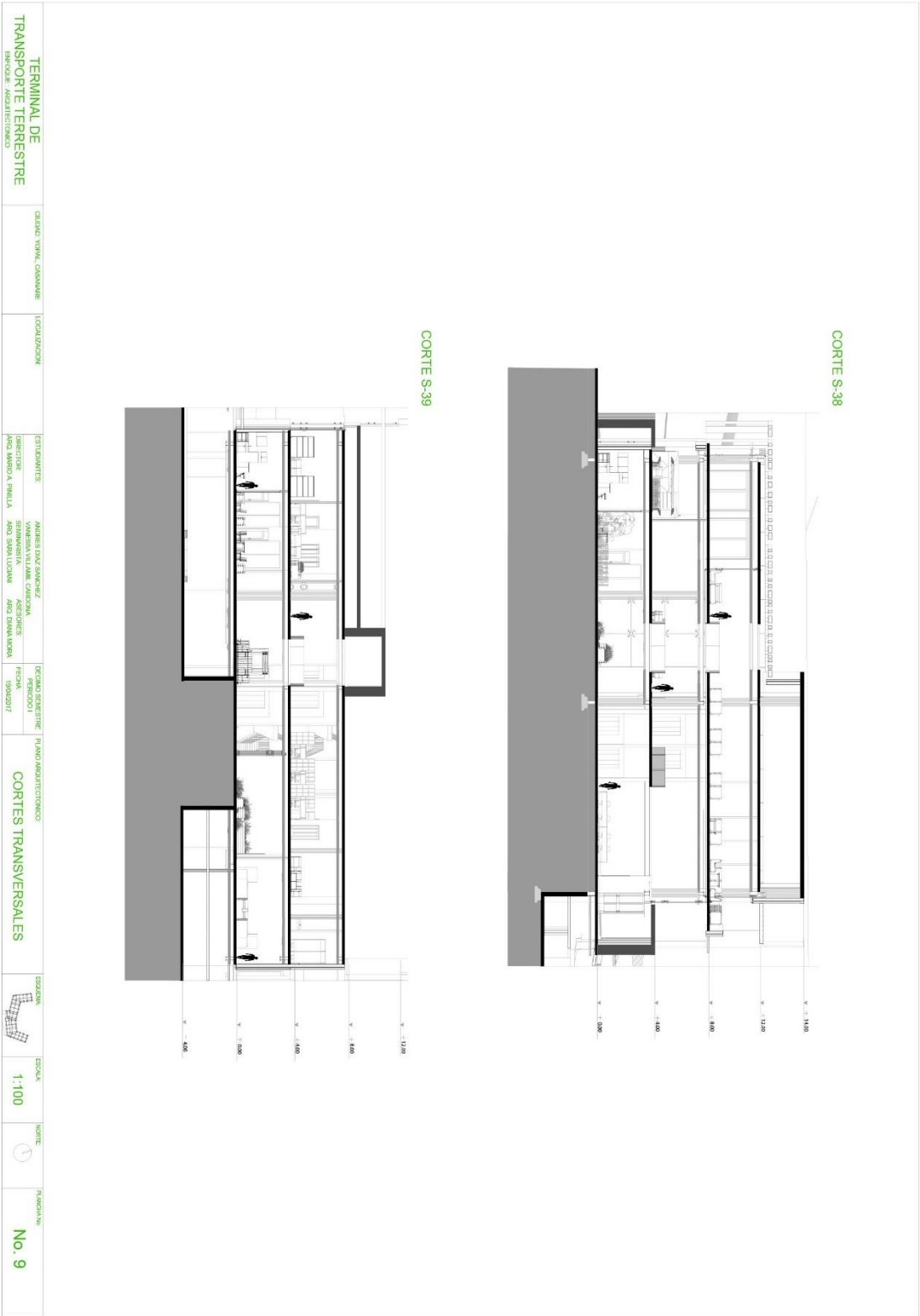
CUBIERTAS



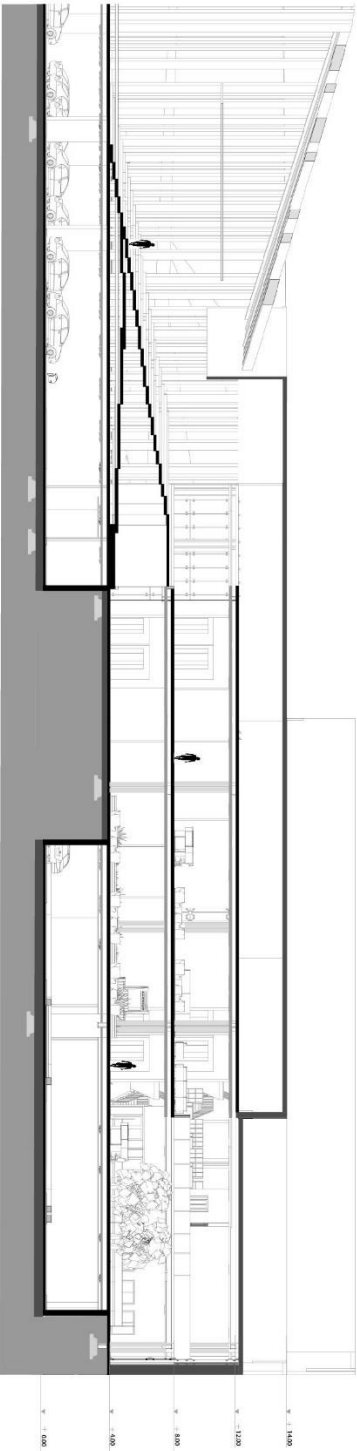
No. 12



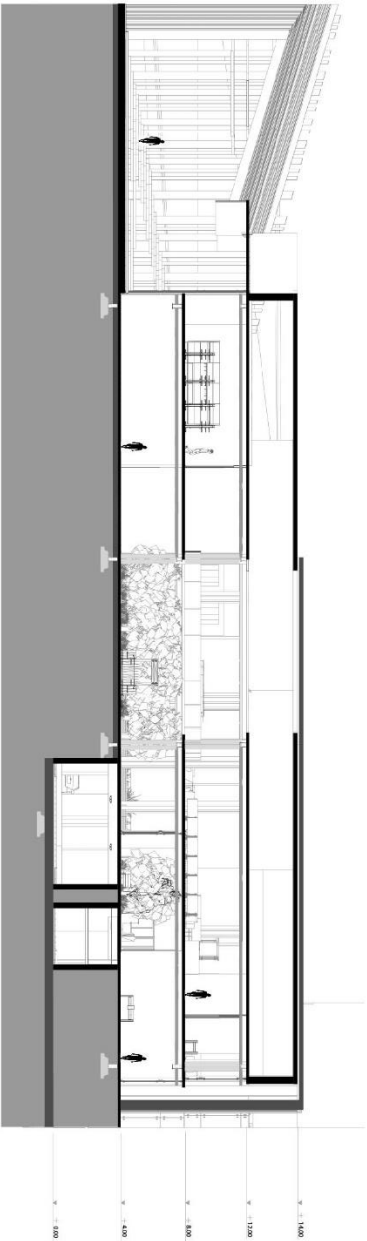
CORTE TRANSVERSAL 1



CORTE TRANSVERSAL 2



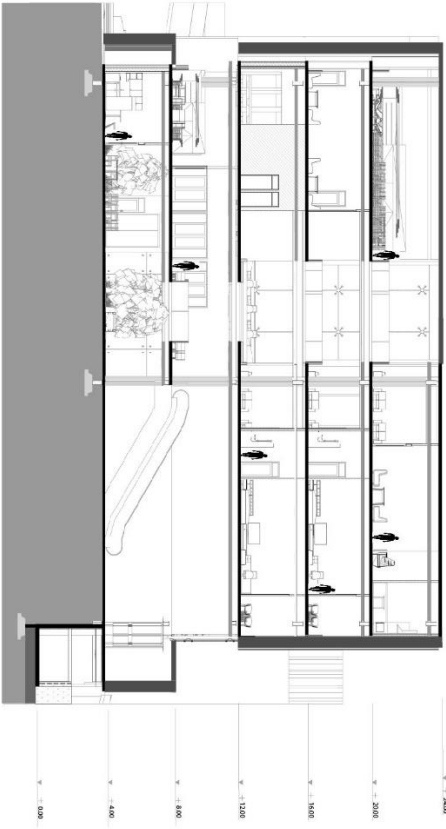
CORTE S.39



TERMINAL DE TRANSPORTE TERRESTRE <small>Parque de Andarim</small>	DIZIÃO YOUNG LOBATO	LOCALIZAÇÃO	ESTRUTURAS <small>REDE DE ALIMENTAÇÃO E SANEAMENTO</small>	ANEXO DE ALIMENTAÇÃO <small>INVESTIMENTOS, CENÓTIPO E SANEAMENTO</small>	DESEJO DE TRANSPORTE <small>PERÍODO 1 E SANEAMENTO</small>	PLANIMETRIA SECCIONADA	ESCALA ESCALA 1:100	TÍTULO No. 10

CORTE TRANSVERSAL 3

TERMINAL DE TRANSPORTE TERRESTRE <small>TRANSPORTE AEROPORTUÁRIO</small>	GOIÃO YOUN, CARMINE	LOCALIZAÇÃO	ESTUDANTES INSTRUTORES EQUIPE DE MANUTENÇÃO	ANALISAS E CÁLCULOS VANESSA VALLARI, CAROLINA LACERDA, ANDRÉ SANT'ANNA, ANDRÉ SANT'ANNA	DESCRIÇÃO PERÍODO 1 PERÍODO 2	PLANO ARQUITETÔNICO	LEGENDA	ESCALA 1:100	DATA 2023	PLANTAS Nº No. 11
--	---------------------	-------------	---	---	-------------------------------------	---------------------	---------	-----------------	--------------	----------------------



CORTE S-38

PLANCHIA NO:
No. 13



